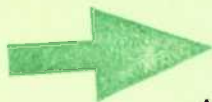




Administration
de l'Aménagement du
Territoire et du Logement

DIRECTION URBANISME



1048035

10/PFU/630411

1035 BRUXELLES,
Gare du Nord
Rue du Progrès 80 - boîte 1
Tél : 02/204.21.11
Fax : 02/204.15.23
E-Mail : aatl.urbanisme@mrbc.irisnet.be

RECOMMANDE

STIB
rue Royale 76
1000 Bruxelles

22 -11- 2017

Votre lettre du

Vos références
EP/DPU 1549

Nos références
10/PFU/630411

Annexe(s)
1 dossier

Votre correspondant : Francisco GUILLAN Y SUAREZ, Premier attaché f.f - tél. : 02/204.17.44 E-mail : fguillan@sprb.brussels

PERMIS D'URBANISME

LE FONCTIONNAIRE DELEGUE,

vu la demande de permis d'urbanisme :

- Commune : Jette
- Demandeur : STIB
- Situation de la demande : Boulevard de Smet de Naeyer, entre l'avenue des Démineurs et la rue du Comte de Jette (tout le carrefour en rond-point compris),
Avenue des Démineurs entre les avenues des Démineurs et Secrétin,
Avenue Secrétin entre l'avenue du Sacré-Cœur et le boulevard de Smet de Naeyer,
Square Jules Lahaye.
- objet de la demande : Réaménager complètement de façades à façades une partie du boulevard de Smet de Naeyer et ses voiries avoisinantes, avenues des Démineurs, Secrétin, Sacré-Cœur, square Jules Lahaye, une portion de la rue Jules Lahaye:
 - déplacer le terminus et en créer un nouveau sur le boulevard,
 - remettre en valeur le square et l'entrée du cimetière,
 - améliorer la lisibilité et la localisation des arrêts de transport en commun,
 - réaménager un axe structurant arboré sur le boulevard,
 - désaxer le site propre du tram entre l'avenue des Démineurs et l'avenue du Comte de Jette
 - créer un pôle multimodal à hauteur du carrefour Lahaye - de Smet de Nayer
 - aménager un local pour les chauffeurs et services techniques à hauteur du pont SNCB
 - abattre 113 arbres et en replanter 91 nouveaux sujets

attendu que l'accusé de réception de cette demande porte la date du 15/05/2017 ;

vu l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme modifiée ;

vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles Capitale du 6 juillet 1992 désignant les fonctionnaires délégués modifié ;

vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 30 juillet 1992 relatif à l'instruction par le fonctionnaire délégué des demandes de permis d'urbanisme et de certificat d'urbanisme sollicités par une personne de droit public ou relatives à des travaux d'utilité publique modifié par l'arrêté du Gouvernement du 23 novembre 1993;

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

(2) Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

(3) Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 23 novembre 1993 relatif aux enquêtes publiques et aux mesures particulières de publicité en matière d'urbanisme et d'environnement modifié par l'arrêté du Gouvernement du 10 juillet 1997;

vu l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 29 juin 1992 relatif aux commissions de concertation ;

vu le Code bruxellois de l'aménagement du territoire (COBAT) ;

(1) vu l'avis du 11/07/2017 du Collège des Bourgmestre et Echevins de Jette ;

~~(4) attendu que le Collège des Bourgmestre et Echevins de Jette n'a pas émis son avis dans les trente jours de la date de la demande qui lui en a été faite par l'Administration de l'Urbanisme et de l'Aménagement du Territoire (lettre du 15/05/2017) ; que cet avis est donc réputé favorable ;~~

attendu qu'il existe, pour le territoire où se situe le bien :

(1) un plan particulier d'affectation du sol approuvé le 1966-12-09 et dénommé PPA N° 7.01 QUARTIER DU CENTRE ILOT DELIMITE PAR LES RUES ST.-vincent de paul, l. theodor, f. couteaux et le boulevard de smet de naeyer

~~(4) dont la modification a été décidée par arrêté du~~

~~(4) un permis de lotir n° du~~

~~(4) dont la modification - l'annulation ⁽⁴⁾ - a été décidée par arrêté du~~

~~(4) attendu que la demande déroge au susdit plan particulier - permis de lotir ⁽⁴⁾ ; que par sa délibération du , le Collège a émis son avis sur la demande de dérogation ⁽⁴⁾ ;~~

(1) attendu que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 24/05/2017 au 22/06/2017 et que 41 réclamations ont été introduites dont 4 pétitions de respectivement 8, 16, 23 et 25 signatures ;

(1) vu l'avis de la commission de concertation du 30/06/2017 ;

(1) vu les règlements régionaux d'urbanisme ;

(1) vu les règlements communaux d'urbanisme,

ARRETE :

Article 1er Le permis est délivré à la STIB pour les motifs suivants ⁽²⁾ :

Contexte

Considérant que la demande se situe en réseau viaire, en espace structurant et en zone de parc du plan régional d'affectation du sol (PRAS) ;

Considérant que le boulevard de Smet de Naeyer est une voirie principale au PRD ; que l'avenue des Démineurs est une interquartier, les autres voiries faisant partie du réseau local ;

Considérant que le boulevard de Smet de Naeyer est une voirie régionale ; que les autres voiries concernées par le projet sont communales ;

Considérant que l'avenue des Démineurs est un itinéraire cyclable régional inscrit au PRAS ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 13.02.2003 qui inscrit sur la liste de sauvegarde comme site le Chêne de Hongrie (Quercus frainetto) situé Avenue Secrétin à Jette ;

Objet de la demande

Considérant que la demande vise à réaménager complètement de façades à façades une partie du boulevard de Smet de Naeyer et ses voiries avoisinantes, avenues des Démineurs, Secrétin, Sacré-Coeur, square Jules Lahaye, une portion de la rue Jules Lahaye :

- déplacer le terminus et en créer un nouveau sur le boulevard ;
- remettre en valeur le square et l'entrée du cimetière ;
- améliorer la lisibilité et la localisation des arrêts de transport en commun ;

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

- réaménager un axe structurant arboré sur le boulevard ;
- désaxer le site propre du tram entre l'avenue des Démineurs et l'avenue du Comté de Jette ;
- créer un pôle multimodal à hauteur du carrefour Lahaye - de Smet de Naeyer ;
- aménager un local pour les chauffeurs et services techniques à hauteur du pont SNCB ;
- abattre 113 arbres et en replanter 91 ;

Considérant que le projet comprend une refonte complète de l'éclairage public existant, ce qui permet une requalification significative du paysage urbain ;

Instruction de la demande de permis d'urbanisme :

Considérant que la demande a été soumise à rapport d'incidences en application de l'art. 147 du COBAT et du point 19 de son annexe B : « *tous travaux d'infrastructure de communication introduisant une modification substantielle du régime de circulation du tronçon et (ou) du réseau environnant pour autant qu'ils ne soient pas visés par l'annexe A, à l'exception de modifications qui sont limitées à des améliorations à la circulation des piétons et des cyclistes* » ; que le rapport a été déclaré conforme et complet par l'Administration le 15/05/2017 ;

Attendu que la demande a été soumise aux mesures particulières de publicité du 24/05/2017 au 22/06/2017 en application des prescriptions suivantes du PRAS :

- la prescription générale 0.3. du PRAS (actes et travaux dans les zones d'espaces verts, publics ou privés) ;
- la prescription particulière 25.1. du PRAS (actes et travaux ayant pour objet la création ou la modification de l'aménagement des voiries et itinéraires des transports en commun) ;

Considérant que la demande a été soumise à l'avis de la Commission de concertation et de la Commission Royale des Monuments et des Sites en application de l'article 207 §1.4 du Cobat : *bien inscrit sur la liste de sauvegarde ou en cours d'inscription depuis max 2 ans (art 216)* ; que la CRMS a rendu un avis conforme favorable sous réserves en séance le 31.05.2017 ;

Considérant l'avis émis par la SNCB le 09/06/2017 ;

Mesures particulières de publicité :

Considérant que 41 réclamations ont été introduites, dont 4 pétitions de respectivement 8, 16, 23 et 25 signataires ;

Considérant que les réclamations exprimées par écrit dans le cadre de l'enquête publique et lors de la réunion de la commission de concertation de Jette portent sur les aspects suivants :

Divers

- favorables au projet
- pour une réfection de la rue Jules Lahaye
- présence d'une crèche à hauteur du n°336 et de différents commerces
- risque d'intrusion car les voitures qui sortent des garages ne pourront pas attendre la fermeture de la porte
- manque de concertation avec les riverains
- on revient sur des travaux encore récents
- la situation actuelle est très satisfaisante
- le projet ne prévoit pas de canisites
- opposition à 3 années de travaux

Mobilité généralités

- demandes pour la gestion du carrefour avec Lahaye avec de feux
- quid des convois exceptionnels
- contre la réduction des trottoirs et la suppression du stationnement, et la piste cyclable en trottoir sur la rue Lahaye
- contre le woonerf
- contre les espaces cyclo-piétons
- la sécurisation du carrefour Lahaye x De Naeyer n'a pas été suffisamment étudiée
- la réouverture de la berme centrale de l'avenue des Démineurs risque de générer du trafic de transit, et permettre le demi-tour à hauteur de la rue Secrétin, ce qui induit la perte de une ou deux places
- étudier la possibilité de supprimer le rond-point à l'angle de Naeyer x Woeste et d'y prévoir un carrefour

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

(2) Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

(3) Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

- le carrefour Lahaye et de Nayer est dangereux, avec le croisement des voies qui sont prévues décentrées sur De Naeyer
- prévoir une traversée piétonne permettant de relier le futur accès du foyer Jettois au parc de la Jeunesse, à la sortie de la petite rue Esseghem
- le rond-point actuel entre de Naeyer et Woeste est préférable au régime de priorité de droite prévu par la demande
- la carrefour en T va générer du transit, il faudrait alors rendre Lahaye locale

Vélo

- demande d'une piste cyclable sur De Naeyer vers Woeste également
- pour la mise en zone 30 de l'avenue des Dêmeineurs et l'aménagement de la piste cyclable en chaussée
- il convient de marquer la place du vélo là où il n'y a pas de piste cyclable prévue
- demandes pour des pistes cyclables de revêtement différent des trottoirs

Parking

- favorables à la suppression du stationnement de poids lourds sur de Naeyer
- les commerces et autres activités vont souffrir de la réduction du stationnement
- plus de possibilité de stationner devant les habitations, ni camions de déménagements, les véhicules de secours, sans bloquer la circulation
- il ne sera pas possible de stationner devant son garage
- contre les disques de stationnement et le stationnement disponible en voirie est trop éloigné, ce qui n'est pas acceptable compte tenu du montant du précompte immobilier
- des suggestions sont formulées pour gagner quelques places de stationnement autour de l'îlot Christallain
- contre la réduction de la capacité de stationnement en voiries (21 emplacements), alors qu'il est difficile de se garer

Voiture et circulation

- impossibilité de tourner à gauche en sortant du garage à cause du marquage : ligne blanche continue
- il convient de maintenir une circulation « passante » le long du cimetière pour limiter la congestion
- le RI ne contient pas de comptages et des effets du projet sur la circulation automobile

Transport en commun

- contre les arrêts de bus en extensions de trottoirs, déplacer celui prévu devant le 336 100m plus loin devant un garage, où personne ne serait dérangé et loin du carrefour pour ne pas générer de la congestion. Prévoir les arrêts pour que la circulation automobile puisse continuer (en encoche)
- le projet n'est pas en faveur des voyageurs
- le projet prévoit des caténaires et des porte-caténaires alors que d'autres solutions existent
- il serait préférable de réaliser les correspondances à hauteur de l'hôpital Brugmann
- contre le placement de 21 dispositifs d'aiguillages et l'implantation d'arrêts et du pôle multimodal tram-bus devant les habitations car cela va générer des nuisances sonores, et création d'insécurité et de nuisances de propreté
- contre la création des arrêts de bus qui bloqueront la circulation
- trop de passages de trams, ce qui génère des nuisances sonores et des vibrations
- le projet n'est qu'au bénéfice de la STIB, qui dépense d'importants moyens dans le projet au lieu d'investir dans de nouveaux véhicules pour écarter les T2000 (les plus bruyants)
- mutualisation du site propre tram et du site propre bus (en supprimant la 3^{ème} voie)
- pour le déplacement du terminus du tram 62 à De Wand pour améliorer la communication avec Schaerbeek et Evere, ou sur le site du Heyssel
- demandes pour circulation du tram en berme centrale avec chaussées de part et d'autre
- favorables aux nouvelles implantations d'arrêts de trams

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

(2) Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

(3) Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

- pour la suppression ou le déplacement du poteau porte caténaire qui gêne l'entrée carrossable

Environnement et urbanisme

- contre le sacrifice de l'espace public pour avantager les transports publics
- contre les 2 bandes de circulation qui sont trop proches des façades et contre le rétrécissement des trottoirs, ce qui rend difficile les accès aux garages
- le projet n'augmente pas la verdurisation et de toute façon le parc de la Jeunesse est proche
- pour un réaménagement de Naeyer dans la continuité de Woeste
- pas nécessaire de créer un nouvel espace vert communal à 500m d'un parc
- contre l'abattage d'arbres, notamment le long de l'enceinte du cimetière
- contre le gazon artificiel des voies mais pour le gazon naturel, ou des plantations qui résistent
- propositions pour garder un profil traditionnel symétrique avec PC
- il faut maintenir la couverture végétale sur ce tronçon de promenade verte régionale, et prévoir une petite bande de terre au pied du mur à hauteur des quais
- le projet ne va pas assez loin en terme de verdurisation, notamment avec le gazon synthétique et la perte de 22 arbres et il serait possible de prévoir des arbres de plus grande taille à l'entrée du cimetière

Situation existante :

Considérant que les aménagements existants des espaces publics font la part belle à la voiture, qu'ils présentent un aspect routier prononcé, avec les larges bandes asphaltées, du stationnement omniprésent (dont du stationnement poids-lourd), et les carrefours très amples ;

Considérant que les revêtements des espaces publics présentent des réparations ; qu'ils sont dégradés par endroits ; que les revêtements sont hétérogènes ;

Considérant qu'une réfection globale des espaces publics est nécessaire ;

Considérant le périmètre de la demande de permis d'urbanisme se caractérise par un bâti homogène destiné principalement au logement et petits commerces ; que les gabarits des immeubles varient essentiellement de R+1+ toiture à R+5 ; que le bâti situé sur le boulevard de Smet de Naeyer entre le carrefour Jules Lahaye et de Greef – la maison de repos (Residence Christalin) et les immeubles côté avenue Charles Woeste- est plus dense, contrairement aux bâtiments situés le long de l'avenue Secrétin et de l'avenue des Dêmeineurs (en face de la seigneurie) qui ont des gabarits plus réduit avec des zones de recul entre alignements et fronts de bâtisses (R+1 à R+3) ;

Considérant que nombreux garages et entrées carrossables ponctuent les rez-de-chaussée des constructions contigües ; que cette caractéristique a un impact important sur l'occupation de la voirie (stationnement, marquages, potelets, girations d'accès) ;

Considérant que les sorties de garages le sont soit sur des voiries à double sens, soit dans des voiries avec des zones de reculs ; que dans ces deux cas de figures l'espace public permet une large zone de manœuvre qui assure un accès et la sortie des véhicules confortable ; que dans certains cas les marquages devront être adaptés, mais que cela peut faire l'objet de précisions et d'adaptations en cours de chantier ; que le fait de ne pas pouvoir tourner dans les deux directions avec son véhicule en sortant d'un garage ne constitue pas pour autant une non-conformité à une règle urbanistique ou du Code de la Route, cette contrainte est très répandue sur le réseau viaire par exemple dans le cas de voiries à sens unique ou de voiries à double sens avec des bermes centrales infranchissables ;

Considérant que le quartier concerné par la demande est relativement aéré et vert ;

Considérant que du fait de la présence du cimetière de Jette, le tronçon du boulevard de Smet de Naeyer (DSDN) côté pair est sans vis-à-vis ; que le boulevard se caractérise donc par deux fronts de bâtisses asymétriques, l'un relativement dense et habité, l'autre étant constitué par un mur d'enceinte relativement bas ;

Considérant que le boulevard DE SMET DE NAYER se compose d'un site propre tram engazonné en berme centrale avec une bande de chaussée carrossable et une piste cyclable marquée dans chaque sens, avec la présence de stationnement longitudinal et bilatéral ; que la voirie est dépourvue d'alignements d'arbres structurants, contrairement aux tronçons du boulevard situés au-delà de Woeste ;

Considérant que le square Secrétin est entouré de haies basses, suivies d'un trottoir continu et de voiries asphaltées ; que du côté nord, une zone de parking est aménagée en pavés de porphyre ; que les trams circulent autour de cet espace vert et y disposent d'un arrêt le long du mur du cimetière ; que l'intérieur du square est occupé, côté ouest par le Monument aux Morts, séparé par des haies d'ifs et un groupe d'érables, avec, juste à l'arrière de celui-ci, une zone de

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

canisite au pied des arbres qui est clôturée pour pouvoir laisser les chiens sans laisse, ce qui a un impact paysager est très négatif ;

Considérant qu'une pelouse continue mais très fréquentée entoure le pied des deux arbres remarquables qui se situent sur le square (Chêne de Hongrie et Tilleul argenté) ; qu'une petite esplanade dallée et équipée de bancs et de poubelles est aménagée côté est, et que du côté nord, le long de la voirie, se trouve un alignement de tilleuls ; qu'il en résulte de l'ensemble de ces plantations une atmosphère très ombragée, l'espace vert semble plus étiqué qu'il ne l'est ;

Considérant que ce square est fortement végétalisé, mais il est peu lisible, déstructuré et donc difficilement appropriable ; qu'il est fortement impacté par le terminus du tram alors qu'il présente de belles potentialités ;

Considérant que l'aménagement actuel de l'avenue des Démineurs se caractérise par une berme centrale dédiée au stationnement, des trottoirs trop étroits et des alignements d'arbres dont les fosses sont bien trop petites ; que les racines ont fortement dégradé ces trottoirs, laissant un cheminement réduit pour les piétons ; que deux pistes cyclables unidirectionnelles sont marquées en chaussée ;

Considérant que les aménagements des voiries locales et interquartier concernées par le projet ne sont pas conformes aux normes actuelles en matière de sécurité, de confort des piétons et des personnes à mobilité réduite ; que les trottoirs ne sont pas systématiquement abaissés au droit des traversées piétonnes, les traversées sont trop longues, sans avancées de trottoirs, et dépourvues de dalles podotactiles ;

Considérant que le Cimetière de Jette est actuellement desservi par les lignes de tram 19, 51, 62 et 93, ainsi que par les lignes de bus 53 et 88 ;

Considérant que le Cimetière de Jette est idéalement situé sur le réseau pour procéder à des opérations de régulation en temps réel (par exemple, ordonner le demi-tour d'un tram en cas de retard important ou de forte perturbation sur le réseau...) ;

Considérant que les voies de trams sont anciennes (1995) et usées ; que leur renouvellement est devenu nécessaire ;

Considérant que l'implantation des voies et le positionnement des arrêts ne sont plus adaptés à la structure actuelle du réseau ; que dans certains cas la configuration des lieux ne permet pas d'y prévoir les aménagements nécessaires pour améliorer la sécurité et les conditions de confort (abri, bane...) des voyageurs en attente ; que les arrêts ne répondent plus aux normes actuelles d'accessibilité aux arrêts ;

Considérant que la configuration actuelle des espaces publics et les tracés des voies de trams posent un certain nombre de problèmes pour la gestion des différentes lignes :

- le tram de la ligne 19 venant de Simonis ou de la ligne 51 venant de la ville ne peut pas accéder au terminus pour y faire demi-tour ;
- les clients désirant se rendre vers Guillaume De Greef ne disposent pas d'un quai commun (lignes 19, 51, 93) ;
- les arrêts Cimetière de Jette du tram 93 ne disposent pas d'embarcadères corrects ;
- il n'est pas possible d'arrêter les trams de la ligne 93 une seconde fois au niveau du bd de Smet de Naeyer sur l'arrêts du tram 19 ;
- les arrêts « Cimetière de Jette » bus et trams sont très dispersés ;

Considérant que la capacité du terminus actuel est limitée (seulement 2 positions de stationnement, en tiroir), ce qui limite fortement le nombre de mouvements qui y sont possibles ; qu'il est utilisé par la ligne 62 uniquement ; que par ailleurs il existe un réel potentiel pour l'aménagement d'un espace récréatif (parc) à cet endroit ;

Considérant qu'en terme de circulation automobile, le périmètre de la demande est marqué par une importante circulation de transit depuis la place Bockstael et le boulevard de Smet de Naeyer vers l'avenue Secrétin et l'avenue des Démineurs ;

Considérant que si la situation actuelle peut paraître satisfaisante pour certains riverains, elle ne l'est pas pour la STIB ; que du point de vue urbanistique et de la mobilité, une refonte des infrastructures et des aménagements est absolument nécessaire ;

Considérant qu'un important trafic de transit emprunte également le square Lahaye/Monument aux Morts pour rejoindre le Ring O via l'avenue du Sacre- Cœur et l'avenue des Expositions ;

Considérant que, outre la circulation de transit, les voiries concernées par la demande subissent également des flux de circulations liés à la présence des commerces (en ce compris aux pompes à essence et garages), aux différents services, aux équipements sportifs et récréatifs, à l'Hôpital Brugmann,... ;

Considérant que le carrefour formé par la rue Jules Lahaye et le boulevard de Smet de Naeyer est aménagé en rond-point ; que ce rond-point est traversé par le tram ;

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Considérant que du stationnement poids lourd est présent sur le boulevard de Smet de Naeyer, entre le rond-point de Greef et le carrefour Jules Lahaye en direction ville, et entre la rue d'Esseghem et le pont SNCB côte faubourg ; que la capacité de stationnement disponible sur DE SMET DE NAYER est fortement occupée par ces poids lourds ; qu'ailleurs l'espace public est également fortement impacté par le stationnement en voirie, notamment avec du stationnement en épis sur le square Sectétin et 3 zones de stationnement longitudinales sur l'avenue des Démineurs ;

Considérant que l'éclairage public dans le périmètre de la demande est relativement hétérogène ; que par endroits il est de type fonctionnel, il est vétuste et à grande hauteur, qu'une harmonisation des appareils est souhaitable ;

Objectifs du projet :

Considérant que le projet a pour objectif le réaménagement complet de façades a façades les voiries et espaces publics situés dans le périmètre de demande ;

Considérant que la demande prévoit une requalification complète du square Jules Lahaye, ce qui permet de revoir l'entrée du cimetière ; que la demande prévoit également de :

- créer des axes structurants avec des alignements d'arbres, et intéressants d'un point de vue paysager ;
- sécuriser les cheminements et les traversées des piétons et des cyclistes ;
- simplifier le carrefour Lahaye - de Smet de Naeyer ;
- déplacer le terminus tram actuel en dehors du square ;
- de créer un site propre tram qui limite les croisements avec la circulation automobile ;
- implanter trois quais de services au sein du boulevard DE SMET DE NAYER pour une meilleure régulation des trams sur le réseau ;
- regrouper les 5 arrêts trams et/ou bus actuellement dispersés ;
- déplacer le terminus vers le boulevard de Smet de Naeyer ;
- revoir le tracé des lignes afin de limiter les courbes des voies ferrées ;

Considérant que du point de vue de la mobilité, le projet permet ainsi

- d'améliorer le fonctionnement du réseau de transports publics en surface ;
- de limiter les circulations automobiles au niveau du square tout en conservant la circulation du tram ;
- de supprimer le trafic de transit, améliorer le temps de parcours du tram 19 en diminuant le nombre de courbures de voies ;
- de créer un pôle multimodal centralisé au niveau boulevard DE SMET DE NAYER ;

Considérant que du point de vue patrimonial, le projet prévoit de concentrer la fréquentation du square Jules Lahaye par le public sur des axes qui sont orientés NS et EO : que l'axe NS est créé entre les deux arbres remarquables, le plus loin possible du pied du chêne de Hongrie par la construction d'une terrasse en bois ; que cette intervention, si elle est réalisée intelligemment, pourrait réduire de fait le tassement du sol lié au piétinement intensif au bénéfice des arbres ;

Le CoBAT, le cadre planologique et réglementaire

Considérant qu'en vertu de l'article 2 du CoBAT « le développement de la Région, en ce compris l'aménagement de son territoire, est poursuivi pour rencontrer de manière durable les besoins sociaux, économiques, patrimoniaux et environnementaux et de mobilité de la collectivité par la gestion qualitative du cadre de vie, par l'utilisation parcimonieuse du sol et de ses ressources et par la conservation et le développement du patrimoine culturel, naturel et paysager et par une amélioration de la performance énergétique des bâtiments ainsi que de la mobilité » ;

Considérant que le transfert modal de la voiture vers une mobilité plus durable –principalement les modes dits actifs et les transports publics - constituent une priorité pour la Région de Bruxelles-Capitale ; que le mode tram occupe une position significative dans cette politique ; qu'à ce titre les plans et règlements régionaux contiennent des dispositions à respecter dans le cadre de projets de réaménagements des espaces publics ;

Priorités du PRD et le plan Iris II (qui fait office de plan régional de mobilité) :

Considérant que la capitale compte 6 véhicules pour 10 habitants, et que près de 60% des Bruxellois effectuent la majorité de leurs déplacements en voiture (source des données chiffrées : Bruxelles Environnement) ;

Considérant que 225.000 voitures entrent ou sortent de la capitale chaque jour, sans compter un flux de près de 69.000 véhicules destinés au transport de marchandises ;

Considérant que près de 400.000 voitures circulent chaque jour à Bruxelles :

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

(2) Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

(3) Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Considérant que la priorité n°8 du Plan Régional de Développement (PRD) préconise de « *mettre en œuvre une politique de mobilité qui porte tant sur le déplacement que le stationnement et qui s'inscrive dans l'optique de l'amélioration de l'espace public, du cadre de vie et de la protection des quartiers d'habitations, notamment par une politique de travaux publics de qualité et un transfert modal de la voiture vers les autres modes de déplacement* » ;

Considérant que la Priorité 9 vise également à mener une politique active de réduction des nuisances en s'attaquant en priorité à une réduction du trafic automobile ;

Considérant que la Priorité 9.1.2.1. vise une réduction du volume trafic routier de 20 %, car il reste une des principales causes de la dégradation de la qualité de l'air ;

Considérant que la consommation énergétique par passager en tram (0.13 kWh) est de moitié inférieure à la consommation énergétique par passager en bus ; et que le tram –avec la mise en œuvre de techniques adaptées visant à réduire le bruit et les vibrations- présente des avantages en terme de qualité de l'air, par rapport aux véhicules à moteurs à combustion ;

Considérant que conformément au PRD, la réduction de la circulation automobile doit concerner tout particulièrement les voiries à vocation locales ;

Considérant que les chiffres démontrent qu'il existe un vrai potentiel de changement dans les habitudes de déplacement, au bénéfice de modes plus durables et d'une répartition différente des fonctions dans les espaces publics ;

Considérant qu'en ce qui concerne les zones 30, celles-ci doivent contribuer fortement à l'accroissement de la sécurité routière et de la qualité de vie ;

Considérant que la Priorité 11 vise également à réduire l'insécurité qui découle également en grande partie des dangers liés à la circulation, en particulier pour les usagers les plus fragiles tels que les piétons et les cyclistes ; que le réaménagement des espaces publics doit prendre en compte les mesures nécessaires à la sécurisation des personnes ;

Considérant que le projet induit une réduction de 21 emplacements sur un total de 185, ce qui signifie une réduction de 9% ;

Considérant que le plan Iris II, approuvé par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, nous rappelle qu'une réduction de la circulation automobile de 20% passe également par une politique de stationnement volontariste dans le sens d'une réduction progressive de l'offre de parking en voirie, substituée partiellement par du parking hors voirie, au profit des modes actifs et transports publics ;

Considérant que le plan IRIS II met l'accent sur la priorité qui doit être accordée par les acteurs de l'aménagement du territoire et de la mobilité, aux transports publics et aux modes actifs (en ce compris les personnes à mobilité réduite) ;

Considérant que dans ce cadre qui accorde une importance prioritaire aux transports publics, le tram occupe une place importante ; que son réseau est amené à être développé :

« Le tram structure le réseau, complétant le métro, aussi bien en termes de liaisons radiales que de rocade : il faut améliorer la performance du réseau existant en mettant en œuvre le plan VICOM (90% du réseau tram sur des sites protégés en 2011) et en traçant de nouvelles lignes vers les quartiers en développement. Le tram a aussi l'avantage d'un plus grand contrôle social et d'un nombre plus important d'arrêts que le réseau métro.

Le programme VICOM sera décliné en suivant une logique d'axe, de manière à obtenir des lignes performantes de terminus à terminus. {...}

En outre, la Région entend que la cohérence et la complémentarité entre le réseau de tramways et le réseau ferroviaire, dont RER, soit optimisée {...} » ;

Considérant que le projet s'inscrit dans les plans stratégiques de la Région en matière de mobilité en ce qu'il :

- favorise le développement d'un mode plus durable,
- améliore la qualité de l'air,
- permet le développement d'une alternative sérieuse à la voiture,
- permet d'entrevoir un désengorgement des chaussées,
- permet d'améliorer la sécurité des personnes par rapport à la principale source d'accidents de la route,
- permet d'améliorer l'environnement par la mise en place de techniques performantes en matière de réduction du bruit et des vibrations,
- permet enfin d'améliorer sensiblement le paysage urbain de cet espace structurant ;

Considérant qu'il y a une adéquation entre le projet objet de la demande, le P.R.D, et le plan IRIS II ;

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Prescriptions du PRAS relatives au réseau viaire :

Considérant qu'en application de la prescription 25.3 du PRAS, les actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement des voiries et des itinéraires de transport en commun doivent notamment :

- contribuer à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun et à augmenter le confort et la sécurité des usagers aux arrêts ;
- contribuer à l'esthétique des espaces publics et à la qualité de l'environnement des activités riveraines;
- intégrer la problématique du stationnement en ce compris les véhicules de livraison, les taxis et les vélos; ce qui ne signifie pas que l'on doit maintenir le nombre, ce qui serait contraire au PRD ;
- pour les voiries, autres que les voiries de quartier, qui ne sont pas situées sur un itinéraire cyclable régional, établir des aménagements pour les cyclistes tels que piste cyclable ou sas aux carrefours à feux, sauf si les conditions locales ne le permettent pas;
- inciter les automobilistes à adopter une vitesse conforme à la réglementation en vigueur et à adopter un comportement convivial vis-à-vis des autres usagers ;
- offrir des points d'arrêts pour les transports en commun, des traversées piétonnes et cyclistes confortables et sûres, en nombre suffisant pour permettre le bon fonctionnement des activités riveraines;

Considérant que le projet est conforme à la prescription 25.3 du PRAS ;

Considérant qu'en application de la prescription 25.4. du PRAS, les actes et travaux ayant pour objet la modification de l'aménagement d'une voirie le long de laquelle circule un tram de surface doivent notamment :

- contribuer à l'amélioration de la vitesse commerciale et de la régularité des transports en commun ;
- prévoir des aménagements tels qu'un site protégé et la télécommande des feux de signalisation ;
- établir à chaque point d'arrêt un embarcadère surélevé par rapport à la chaussée, équipé d'un abri ;
- organiser des traversées piétonnes sécurisées en nombre suffisant pour permettre de bonnes communications entre les deux côtés de l'itinéraire et assurer l'accessibilité des arrêts et stations;
- prévoir des mesures de limitation de la propagation du bruit et des vibrations des itinéraires de tram, lorsque les circonstances locales le requièrent ;

Considérant que les embarcadères prévus pour les trams sont conformes aux dernières normes établies par la STIB ; et, en ce qui concerne les nouvelles voies, les techniques mises en œuvre prennent en compte systématiquement les questions relatives au bruit et aux vibrations afin de réduire au maximum les effets sur l'environnement ;

Considérant que le projet est conforme à la prescription 25.4 du PRAS ;

Considérant que la prescription 25.7 du PRAS établit qu'en cas d'application concurrente, les prescriptions relatives aux transports en commun prévalent sur celles relatives à la circulation des autres véhicules automobiles ; que le projet n'a pas d'impact sur la capacité des voiries du réseau primaire et interquartier (nombre de bandes de circulation inchangées) ; que dans le cas qui nous concerne la « réduction de la capacité » est uniquement lié à une diminution des possibilités de transit sur des voiries à vocation purement locales (ce qui est préconisé par le PRD et qui est positif pour la qualité de vie des habitants) et à une réduction très mesurée de la capacité de stationnement en voirie (sur les 189 emplacements voiture existants, le projet induit la suppression de 19 places, soit une diminution de 9%) ;

Considérant que la prescription 27.2. du PRAS établit que *« les actes et travaux ayant pour objet la modification des itinéraires des transports en commun maintiennent ou améliorent les correspondances avec les autres moyens de transport en commun ou avec d'autres modes de transport, notamment en regroupant autant que possible les arrêts et stations, de manière à minimiser les distances à parcourir à pied d'un mode de transport à l'autre et en veillant au confort et à la sécurité des usagers en correspondance »* ;

Considérant qu'il y a une adéquation entre le projet et les prescriptions du PRAS relatives aux voiries;

Règlement régional d'urbanisme :

Considérant que les arrêts de bus prévus par le projet sont conformes à l'article 14 du titre VII du Règlement régional d'urbanisme, en ce que :

- le stationnement doit être interrompu droit de l'arrêt, afin d'y élargir la voie de circulation piétonne ;
- l'accès à l'arrêt doit être réalisé sous forme d'une rampe accessible aux personnes à mobilité réduite ;
- les arrêts de transports en commun doivent être équipés d'un abri pour les usagers et de dalles podotactiles à destination des personnes malvoyantes et aveugles ;

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

(2) Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

(3) Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Place du tram dans la Ville

Considérant qu'avec le réseau de bus et celui du métro, le réseau de tram complète la palette de l'offre hiérarchisée en transport public, organisée par le principal opérateur en Région bruxelloise, à savoir la STIB ;

Considérant que le tram constitue un maillon fondamental dans le réseau de transport publics bruxellois, entre le réseau bus et le réseau métro ; que ce type d'infrastructure présente les avantages suivants par rapport au bus :

- Meilleure capacité, quand l'augmentation de la fréquentation ne peut plus être absorbée par la simple augmentation de la fréquence des bus, il y a lieu de passer au tramway : la capacité sur une ligne de bus est de 900 voyageurs/heure, de bus articulé de 1250 voyageurs/heure, alors que sur une ligne de tram 3000 elle est de 2160 voyageurs/heure, et 3030 p/h pour le T4000 (le bus est déjà complètement saturé quand on arrive à 75% de la capacité maximale) ;
- Réduction de la pollution et des particules fines en milieu urbain ;
- Emission d'une moindre énergie sonore -par nombre de passagers transportés- que les autres modes de transport urbain (une centaine de voitures ensemble font plus de bruit qu'un tram), et le passage d'un tram est un bruit émergent, de courte durée par rapport au bruit ambiant continu de la circulation automobile ;

Considérant que Bruxelles s'est développée avec le tram et réciproquement, que les véhicules évoluent, mais qu'ils sont développés pour les environnements urbains, et qu'ils sont mis en service dans des environnements comparables à Bruxelles partout en Europe et dans le monde ;

Considérant que les trams font partie du paysage urbain bruxellois depuis 1872, lignes d'abord à traction chevaline pour être électrifiées à partir de 1894 ;

Considérant que Bruxelles a eu le tram, le conserve actuellement, et que la Région favorise son maintien et son développement ;

Considérant que de nombreuses villes -en Belgique, en Europe, et ailleurs- planifient son (ré)introduction ;

Considérant que les tramways mis en service en Région bruxelloise sont semblables à ceux qui sont mis en place dans de nombreuses autres villes européennes, dans le cadre de nouveaux réseaux ou de réseaux existants ;

Considérant que les véhicules et les infrastructures ont connu d'importants développements :

- Plus grand confort des usagers et meilleure prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite ;
- Augmentation des capacités ;
- Réduction des nuisances liées à l'exploitation des lignes, en intervenant tant sur le matériel roulant que sur les voies ;

Considérant que si le matériel roulant a évolué au fil du temps, en fonction de la demande en matière de mobilité qui n'a cessé de croître ; que parallèlement le matériel a également évolué afin de présenter aujourd'hui des performances en matière de transmission de bruit et de vibrations qui compensent son poids et son volume ;

Environnement : bruit et vibrations

Considérant que le projet de la STIB s'appuie sur une étude réalisée par le bureau d'étude spécialisé D2S international (ref : D2601R01 dd. 07-10-2016) en vue de s'assurer que les moyens prévus permettront d'atteindre les objectifs escomptés en matière de réduction des nuisances sonores et vibratoires ; que l'étude de D2S prend en compte la question liée à la présence des appareils de voies ;

Considérant qu'en matière de bruit et de vibrations, la STIB est soumise à l'ordonnance du 17 juillet 1997 relative à la lutte contre le bruit en milieu urbain ;

Vu la « convention environnementale entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB relative aux bruits et aux vibrations », passée le 25/06/2004 et établissant les plafonds normatifs à ne pas dépasser ;

Considérant que pour agir sur le risque de nuisances sonores et vibratoires liées à l'exploitation de lignes de tram, il est possible d'intervenir principalement à partir des infrastructures ou des véhicules, ou les deux à la fois ;

Considérant que le contrat de gestion établi entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB prévoit en matière de réduction des nuisances environnementales les dispositions suivantes :

« La STIB poursuit ses efforts de réduction du bruit et des vibrations générés par la circulation de ses véhicules, conformément à la convention environnementale relative au bruit et aux vibrations signée avec l'IBGE en 2004 et étendue en 2008. Conformément à l'article 6 de la convention Environnementale, la STIB présentera un programme de gestion acoustique de la circulation des trams reprenant les mesures prises pour l'intégration de

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

critères acoustiques dans le choix des technologies disponibles relatives aux convois et à la conception, la pose, l'entretien, la réparation et le remplacement des voies et de leurs équipements.

Lors de la commande de son nouveau matériel roulant, la STIB intègre des spécifications relatives au bruit et aux vibrations dans ses critères de choix.

La STIB veillera à réduire le bruit de bus lors de ces futures commandes de matériel roulant.

La STIB collaborera également au site Internet « info bruit » qui sera mis en place par Bruxelles Environnement qui vise à améliorer l'information des citoyens et à coordonner la gestion des plaintes entre les différents acteurs.

Enfin, la STIB et Bruxelles Environnement continuent de se concerter en vue d'intégrer la préoccupation liée au bruit et aux vibrations dans les travaux (y compris de renouvellement) d'infrastructures ferrées. »

Considérant que le contrat de gestion passé entre la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale intègre une politique de diminution du bruit lié à l'exploitation du réseau de transport public, qui se base sur :

- l'intégration de normes de bruit dans les cahiers des charges ;
- l'adaptation du style de conduite des chauffeurs ;
- la définition d'objectifs de bruit à respecter par les transports publics ;
- mais également sur l'acquisition de matériel roulant et d'infrastructures performants ;

Considérant que conformément au contrat de gestion qui lie la STIB à la Région de Bruxelles-Capitale, la maîtrise du bruit et des vibrations a été un critère prépondérant dans l'octroi des marchés à Bombardier (différents marchés depuis 2003 pour des Flexity type 3000 et 4000) ; que ce type de véhicule veut justement se démarquer –selon le fabricant- par « *une transmission du bruit et des vibrations au sol {...} minimale* » ;

Considérant que ce souci de réduction de bruit et des vibrations est bien prévu par le cadre législatif bruxellois, les conventions passées entre la STIB et la Région, les marchés publics passés en vue de renouveler le matériel roulant, les projets de réaménagements des espaces publics,...

Infrastructures anti-bruit et vibrations

Considérant que dans le cadre du projet, la STIB a fait établir une étude prédictive par un bureau spécialisé indépendant et agréé -le bureau D2S- pour définir la technique à utiliser dans le cadre du renouvellement des rails pour limiter la production de bruits et vibrations au passage des trams sur l'ensemble du projet ; que cette étude a permis d'évaluer les niveaux vibratoires et acoustiques générés par le tram dans les immeubles et maisons situés dans le périmètre de la demande ; que le spectre relatif aux vibrations et le bruits calculés (étude) et mesurés après travaux doivent être inférieurs aux critères de références établis dans la convention entre la STIB et la Région de Bruxelles-Capitale (pour un point de mesure situé juste devant la façade du bâtiment considéré) ;

Considérant que cette étude détermine le type de technique à utiliser lors de la pose des rails ; que le demandeur s'inscrit dans les recommandations de l'étude, à savoir de prévoir la technique la plus performante en vue d'une réduction des nuisances : rails sur dalles flottantes et dispositifs d'absorption ;

Considérant que la pose de rails sur dalles flottantes et dispositifs d'absorption est la technique la plus moderne et la plus performante de pose de rails en vue d'une réduction des nuisances bruit-vibrations : le rail y est coulé en usine dans une poutre de béton qui le stabilise mais à l'intérieur de laquelle, il est complètement gainé par une couche épaisse de caoutchouc compact, qui absorbe les vibrations et le bruit au passage des trams, et ne les propagent pas dans la voirie et son sous-sol ;

Considérant que la technique préconisée par le demandeur est éprouvée en Région bruxelloise depuis des années, à travers de très nombreuses réalisations ; que son efficacité est démontrée par de nombreuses études réalisées par Bruxelles Environnement et des bureaux indépendants ;

Considérant que la réalisation d'éléments en béton désolidarisés du sol ne permet pas la plantation du site propre, ou son engazonnement ; que, bien qu'une verdurisation du site propre tram est souhaitable, les mesures prises en vue de prévenir les risques de bruit et de vibration –mesures qui affectent directement la qualité de vie des habitants- priment sur toutes autres considérations ;

Matériel roulant

Considérant que la flotte de T2000 –qui sont les trams les plus bruyants de la flotte de la STIB- est actuellement en cours de remplacement, et que dans une perspective 10 ans ils seront entièrement remplacés par des trams présentant les meilleures performances ;

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Considérant qu'il est démontré que la dernière génération de véhicules mis en service par la STIB –à savoir les T3000 ou les T4000- en vue de remplacer l'ancienne flotte de trams, permet une réduction des nuisances du réseaux ferré « léger » en Région Bruxelloise ;

Considérant qu'en ce qui concerne les caractéristiques techniques de ces véhicules de dernière génération mis en service sur les lignes, le contrat cadre coordonné du 30/10/2003 pour l'acquisition des nouveaux trams démontre la prise en compte par la STIB de la dimension environnementale, et de sa préoccupation en vue d'une réduction des nuisances de bruit et vibrations de son nouveau matériel roulant ; que la STIB y précise d'emblée le contexte dans lequel les nouveaux véhicules sont amenés à circuler :

« Une partie considérable des voies du réseau tramways de la STIB est posée en voirie, dans des zones d'habitation dense. Les véhicules circulent parfois à faible distance (de l'ordre de 3 m de l'axe de la voie) des immeubles et habitations.

En plus, dans les parties plus anciennes du réseau, la pose de voies est telle que les vibrations sont transmises presque sans amortissement à l'environnement.

Dans ces conditions, des limitations strictes sont imposées en matière de nuisances de bruit et vibrations.»

Considérant que les lignes concernées par la demande sont principalement exploitées avec des véhicules de dernière génération présentant de bons résultats en matière de réduction de nuisances sonores et vibratoire ; que l'utilisation du tram T2000 (le plus défavorable en la matière) est limitée aux lignes 62 et 93 ; que la ligne 62 est celle qui est principalement exploitée par des T200 (plus de 80%), mais avec des restrictions : les T2000 ne peuvent rouler sur cette ligne avant 6h45 et après 20h30 ; que la ligne 93 est également empruntée par des T2000 pour une part plus marginale (ne dépassant pas les 37%) mais avec les mêmes restrictions horaires que pour la ligne 62 ;

Considérant que les lignes 19 et 51 sont-elles utilisées avec du matériel plus moderne, des T3000 ; que ces deux lignes par ailleurs une fréquence plus importante que les lignes 62 et 93, qui sont partiellement exploitées avec des T2000 ;

Considérant que la part des tramways constituée de T2000 dans le périmètre de la demande est de l'ordre de 25%, et uniquement entre 6h45 et 20h30 ;

Considérant que la STIB réduit continuellement l'usage de T2000 sur les lignes 62 et 92 ;

Avis conforme de la Commission Royale des Monuments et des Sites

Vu l'arrêté du 13 novembre 2008 déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la commune ou de la Commission royale des monuments et des sites, de la commission de concertation ainsi que des mesures particulières de publicité ou de l'intervention d'un architecte, modifié par l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 ;

Considérant la valeur patrimoniale du chêne de Hongrie Chêne de Hongrie (*Quercus frainetto*) situé Avenue Secrétin à Jette qui est inscrit comme site à la liste de sauvegarde par arrêté du Gouvernement du 13/02/2003 ; que cette mesure de protection est fondée entre autres sur la largeur importante de sa couronne et sa vigueur de croissance ;

Considérant que la demande concerne le réaménagement de l'espace public et notamment l'ensemble du square Secrétin ;

Considérant l'avis conforme favorable sous réserve émis par la Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS) en sa séance du 31.05.2017 ;

Considérant que toute intervention au niveau du sol à proximité de l'arbre peut avoir un impact négatif sur sa vitalité et donc sur le maintien de valeur patrimoniale à l'avenir de l'arbre protégé ;

Considérant qu'un tilleul argenté repris à l'inventaire des arbres remarquables est également situé dans le square ; que le projet intègre cet arbre en vue de sa préservation ;

Considérant qu'une grande partie du projet repose sur des interventions dans l'emprise des voiries existantes mais que la création d'un chemin, l'aménagement d'un parking et la pose d'éclairage des arbres seraient susceptibles – si on n'y prend garde- de produire des dégâts aux racines des arbres ;

Considérant que les techniques existent pour créer de nouveaux chemins (ou la nouvelle terrasse en bois prévue à proximité de l'arbre protégé), tout en limitant fortement les dégâts aux racines (constructions sur pieux vissés, sans fondations, caillebotis) ;

Considérant que les aménagements d'espaces verts doivent répondre à des impératifs esthétiques mais également d'usage ;

Considérant que le déplacement des voies de tram du côté de la maison de repos, comme proposé par la CRMS ne peut être rencontré pour les raisons suivantes :

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

(2) Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

(3) Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

- Il n'est pas judicieux de rapprocher la circulation des trams du côté des habitations ;
- Il n'est pas judicieux de rapprocher les voies de tram de l'arbre protégé, et donc de son système racinaire ;
- Cela engendre un désaxement des voies par rapport à Secrétin ;

Divers :

Considérant que le projet prévoit de réintervenir sur le carrefour formé par le boulevard DE SMET DE NAYER et l'avenue Woeste ; que ce carrefour a fait l'objet d'un réaménagement dans le cadre du permis d'urbanisme 10/PFD/187666 délivré par le fonctionnaire délégué le 17/05/2011 ; que l'intervention sur ce carrefour est nécessaire du fait de la modification du profil sur DE SMET DE NAYER, chose qui n'était pas envisagé au moment de la conception du projet Woeste et de la mise en œuvre du permis d'urbanisme, et du réaménagement de l'avenue des Démineurs ;

Considérant qu'il n'est pas anormal que dans le cadre d'un projet d'envergure, que l'on doit revoir les articulations avec la situation existante et maintenue ; que cette révision est nécessaire pour un raccords correct des infrastructures ; que ces interventions de raccords sont ponctuelles, parfois sur des aménagements anciens, parfois sur des aménagements récents ; que le projet sur Woeste ne pouvait pas préfigurer des aménagements sur le réseau viaire autour ;

Considérant que le projet permet de simplifier le carrefour, d'en réduire le morcellement et d'améliorer les liaisons piétonnes ;

Considérant que le dossier contient les éléments qui justifient le projet ; qu'il convient cependant d'apporter une information plus complète et didactique afin de s'assurer qu'il correspond bien aux besoins de la STIB et que le dimensionnement des infrastructures est correct ;

Considérant que l'avenue des Démineurs peut poursuivre la logique paysagère de l'avenue Charles Woeste, avec des plantations structurantes semblables à ce qui a été réalisé sur Woeste (alignements en zones de stationnement avec une interdistance de 14m entre troncs) ;

Considérant que, conformément à certaines réclamations exprimées par des riverains, il y a lieu de prévenir l'affluence de circulation de transit vers la rue Saint-Vincent de Paul, qui est une voirie locale au PRD ; qu'une adaptation de la berme sur Démineurs permet de prévenir ce risque sans nuire à la bonne accessibilité du quartier ; que cette quiétude par rapport à la circulation motorisée – qui est demandée par des réclamants – permet de rencontrer les objectifs du PRD ;

Considérant que l'amélioration de certaines continuités et la poursuite de certains principes paysagers permettent d'apporter plus de cohérence au projet, et d'ainsi mieux concilier infrastructures et cadre de vie urbaine ;

Considérant que la demande ne concerne pas le tronçon de la rue Jules Lahaye situé à l'est du boulevard DE SMET DE NAYER, l'intervention se limite à la modification des voies de liaison entre la rue Lahaye –dont les voies sont maintenues- et le boulevard DE SMET DE NAYER ; que là où la STIB projet d'intervenir, cela se fera dans les règles de l'art, avec la mise en œuvre des techniques les plus performantes ;

Considérant que le projet est parfaitement compatible avec la présence de commerces et d'équipements ;

Considérant que le projet ne présente pas de risque d'accéder aux entrées carrossables des constructions riveraines, que sur ce point la configuration de l'espace public projeté est parfaitement conventionnelle et que le risque d'intrusion ne se présente pas plus dans le périmètre de la demande qu'ailleurs en milieu urbain ;

Considérant que le carrefour formé par le boulevard DE SMET DE NAYER et la rue Lahaye ne doit pas être géré par feu compte tenu que Lahaye cesse d'être une rue traversante à travers le boulevard DE SMET DE NAYER et qu'il s'agit d'une petite voirie à vocation locale au PRD qui débouche sur une voirie du réseau primaire ; que les priorités sont bien claires dans ce cadre ; que d'un autre côté le tram a priorité sur la circulation ; que la présence du tram est lisible de par la présence des voies, des marquages, des lignes aériennes et de la signalisation ; que les automobilistes doivent être ; qu'il est possible de restreindre davantage la circulation sur Lahaye si le gestionnaire de la voirie en décide ainsi ;

Considérant que le rapport explique que la variante avec un site propre tram central sur le boulevard DE SMET DE NAYER a été étudiée, mais écartée pour diverses raisons objectives, principalement d'ordre urbanistique ; qu'une intervention sur un espace structurant doit conduire à une amélioration urbanistique, ce qui est le cas avec le projet à l'instruction ;

Considérant que le demandeur prend en considération le fait que le boulevard DE SMET DE NAYER est repris comme itinéraire des convois exceptionnels ; que le projet intègre les contraintes liées à cette qualité de la voirie (6m de largeur carrossable, et 7m de passage libre avec -le cas échéant- des dispositifs amovibles) ;

Considérant que les largeurs des trottoirs en sections courantes sont partout supérieures aux règles et normes urbanistiques en vigueur ; que s'il y a bien une réduction des largeurs des trottoirs sur la rue Jules Lahaye, celles-ci restent confortables, la part des modes actifs est augmentée (pistes cyclables séparées), et le caractère routier de la voirie est sensiblement gommé ;

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Considérant que des espaces résidentiels sont régulièrement réalisés à Bruxelles, dans des lotissements ou impasses par exemple ; que ce régime de circulation permet de créer des espaces souples (pour des usages divers) et conviviaux ;

Considérant que le projet ne requiert pas de comptages en ce que les capacités des voiries ne sont en rien modifiées ; que du transit est bien contrôlé sur certaines voiries locales du réseau local (comme requis par les plans bruxellois) mais que cela se fait sans modifications des capacités de circulation des véhicules motorisés (pas de réductions de bandes de circulations excepté un by-pass sur le square Lahaye, ni des capacités aux carrefours) ; qu'avec la simplification du carrefour entre le boulevard DE SMET DE NAYER la circulation est au contraire fluidifiée sur cette voirie du réseau primaire ;

Considérant que les espaces cyclo-piétons sont également régulièrement créés à Bruxelles, généralement quand l'espace disponible est trop limité ou qu'il s'agit de gérer des flux entre différents modes actifs ; que dans des espaces les piétons sont prioritaires, que les cyclistes doivent faire preuve de prudence et de courtoisie ; qu'en règle générale ce type de gestion se passe très bien, sans incidents ;

Considérant que le carrefour entre Woeste et De Naeyer a fait l'objet d'innombrables études, propositions et alternatives, même dans le cadre de l'étude pour le réaménagement de l'avenue Charles Woeste ; que la solution présentée a été considérée comme étant la plus optimale du point de vue de la gestion des flux et la plus « safe » du point de vue de la sécurité routière, et ce aussi bien par la STIB que par Bruxelles Mobilité ;

Considérant que le projet ne modifie cependant pas fondamentalement le mode de fonctionnement de ce carrefour, qui continue à être un rond-point ;

Considérant que la capacité de circulation des voiries concernées par le projet est maintenue telle qu'actuellement, il n'y a pas de réduction du nombre de bandes de chaussées sur les voiries principale et interquartier ;

Considérant qu'il existe différentes technologies pour alimenter les trams en énergie, notamment des techniques qui consistent à alimenter les véhicules par le sol (principale alternative aux lignes aériennes et système qui existe à Bordeaux) ; que toutes les techniques présentent des avantages et des inconvénients, et des coûts ; que la STIB dispose d'un large réseau ferré sur la capitale, avec un parc de véhicules considérables ; que le passage d'une alimentation par lignes aériennes vers une alimentation par le sol constitue un bouleversement de techniques lourde de conséquences aussi bien pour les infrastructures que pour la flotte de véhicules existante ;

Considérant que les systèmes d'alimentation par le sol induit un surcoût très important à l'installation (système en lui-même, et sur les rames) et qu'il induit un coût d'entretien plus conséquent que le système qui existe à Bruxelles depuis toujours ;

Considérant que compte tenu des manœuvres que doivent réaliser les trams sur la zone du boulevard DE SMET DE NAYER qui longe le cimetière de Jette, avec des rebroussements de trams, il n'est pas possible d'y faire circuler les lignes de bus régulières, bien que le sol minéralisé le permette ;

Considérant que les arrêts sont par contre placés dans le souci de faciliter l'interconnexion des lignes entre elles et la fluidité des lignes de bus ;

Considérant que la dissociation des arrêts de trams et de bus permet de réaliser des quais plus adaptés à chacun des types de véhicules et donc d'améliorer l'accessibilité des véhicules aux personnes à mobilité réduite ; qu'à titre d'exemple la hauteur d'un quai d'arrêt uniquement utilisé par un bus aura idéalement une hauteur de 18 cm, alors que la hauteur optimale d'un quai de tram est de 27,5 cm par rapport au niveau supérieur des rails ;

Stationnement :

Considérant que le projet induit la suppression de 19 emplacements de parking voitures (dans le périmètre de la demande) sur les 189 existantes actuellement ;

Considérant que le projet induit la suppression du stationnement de poids-lourds existant sur le boulevard DE SMET DE NAYER ; que cette suppression a un impact positif sur le paysage urbain et la quiétude du quartier et elle permet d'augmenter la capacité destinée aux autres usages (riverains, clients de magasins, visiteurs, livraisons, PMR, ...) ;

Considérant que les traversées piétonnes actuelles ne sont pas conformes au titre VII du RRU ; qu'une simple mise aux normes pour une sécurisation des traversées piétonnes a -à elle seule- un impact important sur le nombre d'emplacements en voirie ; que cette perte de capacité est requise pour des raisons évidentes de sécurité ;

Considérant que la mise aux normes des quais de bus, en extensions de trottoirs comme cela est requis par l'article 14 §1 du Titre VII du RRU (« *Le stationnement est interrompu au droit d'un arrêt de transport en commun adjacent au trottoir et la voie de circulation piétonne est élargie.* »), induit nécessairement la suppression de places de stationnement ; que dans ce cas la suppression est requise pour assurer un accès sûr et confortable aux usagers des

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

(2) Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

(3) Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

lignes de transport en commun de surface, mais également pour permettre aux personnes à mobilité réduite d'accéder aux véhicules ;

Considérant que l'espace public n'est pas un espace à jouissance exclusive d'un riverain ; que si le code de la route permet de stationner sous certaines conditions devant sa propre entrée carrossable, il ne s'agit nullement d'un droit acquis sur l'espace public ;

Considérant que de très nombreux espaces publics sont dépourvus de stationnement contigus aux trottoirs eux-mêmes contigus à des fronts de bâtisses ; que les seuls lieux où le trottoir et la piste cyclable sont directement contigus à la chaussée se situent sur des Démineurs, qui se caractérise par un front de bâtisse en recul par rapport à l'alignement ;

Environnement :

Considérant qu'il est exact que sur DE SMET DE NAYER le charroi est rapproché des façades ; qu'en situation actuelle il se situe à une distance variable de l'alignement (environ 8m si l'on tient compte de la piste cyclable marquée en chaussée) ; que l'éloignement du charroi est positif ;

Considérant qu'en situation projetée le charroi est par contre structurellement éloigné des façades à une distance constante de 6.1m (pas uniquement par un marquage au sol), ce qui demeure une distance positive qui préserve les habitations par rapport aux nuisances du charroi ; que par ailleurs, en situation existante la parte de la voirie qui apparaît consacrée à la mobilité « motorisée » est à 3.4m des façades (espace entre front de bâtisse et stationnement), alors qu'en situation projetée la respiration le long des façades a une largeur de 4.1m ; que le dégagement des façades apparaît comme plus important en situation projetée, d'autant que la zone de stationnement est plantée ;

Considérant que le stationnement longitudinal prévu à une largeur de 2m ; qu'il est donc adapté au stationnement « ordinaire » et non plus des poids lourds ; qu'en termes de paysage et de qualité de l'environnement, la situation projetée est bien plus favorable ;

Considérant que Bruxelles Environnement préconise la plantation d'essences indigènes ; qu'il est également nécessaire de s'inscrire dans la politique régionale en matière de la gestion des eaux pluviales, qui vise à favoriser la percolation dans le sol et limiter le rejet des eaux de pluie au réseau d'égout ;

Considérant que la réalisation de sites propres plantés ou engazonnés apporte une amélioration du paysage urbain et de l'environnement, également en matière de gestion des eaux ; que cette verdurisation ne peut se faire au détriment de la mise en œuvre de techniques qui visent à réduire le risque de nuisances acoustiques et vibratoires ;

Considérant que le projet peut être amélioré en complétant les plantations projetées et en améliorant la structuration du paysage ;

Considérant qu'il y a lieu de privilégier absolument un sol perméable et des plantations en pleine terre (éventuellement par un tapis végétal de sédums qui ne nécessite ni arrosage ni tonte) plutôt que du gazon synthétique ;

Considérant que la Région Bruxelloise encourage la réalisation d'espaces verts, et ce dans toutes les zones, sans restrictions, comme prévu par la prescription générale 0.2 du PRAS ; que la création d'un espace vert à proximité d'un cimetière ou à 500m d'un autre parc reste un élément positif dans le cadre d'un réaménagement urbain ; que cela contribue à la réalisation du maillage vert ;

Considérant qu'il y a lieu d'uniformiser la signalétique vélo dans le projet (simples chevrons, doubles chevrons sur l'ICR, schlagmarks rouges pour les traversées vélos, etc.) en intégrant les pratiques régionales en la matière, principalement décrites dans les vadémécums publiés par la Région ; qu'il y a lieu d'indiquer dans les plans la signalisation relative aux itinéraires cyclables communaux (ICC) et itinéraires cyclables régionaux (ICR) ;

Considérant qu'il est possible maintenir un nombre important d'arbres, notamment ceux situés contre le mur du cimetière, en face de la résidence Christalain, et à proximité du chêne de Hongrie classé ; qu'il est également possible d'augmenter le nombre d'arbres plantés afin d'améliorer le caractère vert du projet, ce qui a un effet très positif sur l'environnement et le paysage urbain de cet espace structurant ; qu'en ce qui concerne les plantations situées autour de l'arbre classé, il y a lieu d'intégrer les conditions de l'avis conforme de la Commission Royale des Monuments et des Sites et de s'appuyer sur l'expertise de la Direction des Monuments et des Sites ;

Considérant qu'il y a lieu d'étudier la possibilité de supprimer ou déplacer l'arrêt de bus provisoire et les emplacements de stationnement situés avenue du Sacré-Cœur afin de permettre l'accès à l'amorce (rampe) pour vélos vers l'avenue Secrétin ;

Considérant qu'en ce qui concerne l'accès au cimetière, il y a lieu de rendre la rampe praticable pour tous les véhicules (pompes funèbres, service de maintenance et d'entretien etc.) ;

Considérant que la gestion des flux de piétons et de cyclistes à hauteur des arrêts de bus sur l'avenue des Démineurs se fait comme cela est habituellement réalisé en Région Bruxelloise : la piste cyclable est interrompue là où il y a un

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

(2) Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

(3) Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

risque de conflit entre modes actifs afin que les piétons soient prioritaires et conflit entre l'abribus et la circulation cycliste dans; qu'il y a lieu d'y prévoir des abribus sans parois latérales pour les arrêts de bus ;

Considérant que les services techniques communaux font une série de remarques que le demandeur peut prendre en compte pour améliorer le projet, telles que :

- faire des oreilles de trottoir symétriques ;
- s'assurer que toutes les dalles podotactiles prévues touchent une ligne guide naturelle ;
- prévoir des vélobox;
- prévoir plus d'arceaux vélos à double barres dans le projet ;
- prévoir plus de bancs avec accoudoirs conformes au cahier de l'accessibilité piétonne de Bruxelles Mobilité, dans la continuité de ceux placés devant le parvis de l'église Saint-Pierre ;
- prévoir que tous les emplacements de stationnement PMR se trouvent de plain-pied par rapport au niveau du trottoir ;
- placer les armoires des concessionnaires conformément au règlement régional d'urbanisme, de préférence enterrées ou sur les oreilles des trottoirs afin d'améliorer les guides de cheminement naturel et le cheminement des piétons ;
- intégrer la suppression des arrêts de tram sur la rue Jules Lahaye (l'amorce vers la rue Gustave Delathouwer) ;
- prévoir 4 emplacements pour bulles à verre à l'angle de la rue Esseghem et du boulevard de Smet de Naeyer et à l'angle de la rue Saint-Vincent de Paul et de l'avenue des Démineurs ;

Considérant la valeur patrimoniale du chêne de Hongrie, fondée entre autres sur la largeur importante de sa couronne et sa vigueur de croissance ;

Considérant qu'un tilleul argenté repris à l'inventaire des arbres remarquables est également situé dans le square et maintenu dans le projet ;

Considérant l'avis conforme favorable sous réserve émis par la Commission Royale des Monuments et des Sites (CRMS) en sa séance du 31.05.2017 ;

Application de l'article 191 du CoBAT :

Considérant que le fonctionnaire délégué a imposé au demandeur des conditions qui impliquent la communication de certaines informations complémentaires et des modifications aux plans déposés à l'appui de la demande de permis ; que ces conditions notifiées par courrier du 31/07/2017, sont les suivantes :

«

- 1) *Fournir les compléments d'information suivants :*
 - a. *Justifier la nécessité et expliquer le fonctionnement du terminus projeté compte tenu des projets d'infrastructures pour trams développés sur le plateau du Heysel ;*
 - b. *Justifier le nombre et la position des aiguillages ;*
 - c. *Préciser en concertation avec Bruxelles mobilité et Bruxelles Environnement, le choix des essences des espèces plantées et les dispositifs prévus pour la gestion des eaux pluviales (aussi Vivaqua) ;*
- 2) *Généralités :*
 - a. *Prendre en compte les remarques des services techniques communaux ;*
 - b. *Quand les techniques acoustiques et antivibratoires le permettent, prévoir des sites propres trams avec du gazon naturel (par exemple sur Secrétin jusqu'au boulevard De Naeyer ou à proximité de Woeste) ;*
- 3) *Avenue Secrétin, entre les avenues des Démineurs et du Sacré-Cœur : prévoir une piste cyclable le long du cimetière comme du côté impair, dans la continuité de l'avenue des Démineurs ;*
- 4) *Square Jules Lahaye :*
 - a. *Fournir le détail technique (plans en coupes et techniques mises en œuvre) pour l'installation de la plateforme créant le cheminement sous la couronne des deux arbres remarquables (dispositif qui sera soumis à l'approbation préalable de la DMS). Celle-ci doit être construite sur pieux vissés et non posée au sol ou sur une fondation, de manière à ce qu'aucune excavation ne soit nécessaire dans la zone des racines des deux arbres ;*
 - b. *Supprimer trois emplacements de parking prévus trop à proximité de la couronne du chêne de Hongrie ;*
 - c. *Retirer le volet éclairage des arbres remarquables du projet ;*
 - d. *Vérifier la pente du nouvel accès véhicule au cimetière afin que celui-ci soit bien accessible à tout type de véhicule ;*
 - e. *Déplacer le canisite du côté du mur du cimetière et recréer du stationnement en lieu et place du canisite prévu ;*
 - f. *En ce qui concerne les plantations :*

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

1. *conserver un maximum de végétation et d'arbres le long du mur du cimetière et maintenir la continuité végétale en pleine terre, et ne pas prévoir de bancs devant les grilles prévues*
2. *maintenir les arbres autour du monument existant et maintenu, et juste rabaïsser la haie de taxus ;*
- g. *En ce qui concerne les chemins, définir des circulations plus naturelles et fluides en arrondissant les angles (une forme plus légère, fluide, arrondie) et en intégrant les plantations à conserver ;*
- 5) *Avenue des Dêmeineurs :*
 - a. *En berme centrale, prévoir des plantations structurantes semblables à ce qui a été réalisé sur Woeste (alignements en zones de stationnement avec une interdistance de 14m entre troncs) ;*
 - b. *Ne pas prévoir d'interruption de la berme à hauteur de la rue Saint-Vincent de Paul, mais permettre un demi-tour à hauteur de Secrétin ;*
- 6) *Boulevard De Smet de Naeyer :*
 - a. *Supprimer le dévoiement de la piste cyclable prévue à hauteur de la rue Saint-Norbert ;*
 - b. *Poursuivre les deux alignements d'arbres sur les quais ainsi que sur le trottoir contigu à la maison de repos ;*
 - c. *Ne pas mettre de barrières dans les haies (pour le passage de la faune sauvage) ;*
 - d. *Prévoir 4 emplacements pour bulles à verre : à l'angle de la rue Essegheem et du boulevard de Smet de Naeyer et à l'angle de la rue Saint-Vincent de Paul et de l'avenue des Dêmeineurs ; »*

Considérant que le demandeur a introduit des plans modifié le 07/09/2017 ; que les plans modifiés répondent à l'ensemble des conditions imposées par le Fonctionnaire délégué ; que les modifications n'affectent pas l'objet de la demande, qu'elles sont accessoires, et qu'elles visent à répondre aux objections suscitées par le projet initial ;

Considérant que le demandeur a introduit une note explicative complémentaire en réponse aux conditions imposées par le fonctionnaire délégué et notamment à la condition n°1 ; que le demandeur fait état des déficiences actuelles des infrastructures existantes, des ambitions et des améliorations qui sont apportées par le projet ;

Considérant que la ligne de tram 9 a un impact sur la capacité à Simonis ; que la station souterraine tram est insuffisamment dimensionnée que pour y permettre une bonne gestion des lignes de trams dans sa configuration actuelle, compte tenu des développements en cours de réalisation, et que le moindre incident se répercuterait directement sur la performance et la régularité des lignes 9 et 19 ; que le sous dimensionnement de la station souterraine impose de prolonger les services partiels de la ligne 19 au-delà de Simonis, ce qui permet d'augmenter les capacités offertes sur la ligne 19 dans le secteur du Miroir et de la rue Léon Théodor ;

Considérant que le déplacement du terminus existant sur le square Lahaye permet de dégager un nouvel espace vert autour d'un arbre protégé, et que du point de vue du réseau de la –STIB, le projet présente les avantages suivants :

- Pour la ligne 19, en heures de pointe : décongestionner le terminus Simonis et renforcer les capacités offertes dans le secteur du Miroir et de la rue Léon Théodor ;
- Pour les lignes 19 et 51 : renforcer la souplesse d'exploitation (régulation) sur les lignes, en rendant possible des demi-tours en temps réel en cas de forte perturbation sur le réseau ;
- Pour les lignes 51 et/ou 93 : permettre une meilleure gestion des lignes en vue d'une meilleure adéquation entre l'offre en transport et la demande, en permettant d'optimiser l'offre entre le Cimetière de Jette et le terminus Stade (20 trams/heure dans chaque sens durant les heures de pointe, au lieu de 5 avant 2014 ;

Considérant que le demandeur précise également ce qui suit : « *les terminus environnants, existants (De Wand, Stade) ou pour lesquels une reconfiguration est prévue dans le cadre des développements prévus sur le plateau du Heysel, ne disposent pas de la capacité nécessaire pour accueillir les lignes en terminus au Cimetière de Jette, dans l'hypothèse où ce dernier devait être supprimé* » ;

Considérant que le nombre d'aiguillages peut paraître important dans l'absolu, mais qu'il y a lieu de le rapporter au nombre de lignes concernées par la demande, au nombre de carrefours, et à l'ampleur du périmètre ; que le demandeur a démontré dans sa note explicative que le nombre d'appareils ne peut être réduit pour des raisons de souplesse et d'optimisation de la gestion du réseau ;

Considérant qu'en ce qui concerne la gestion de eaux pluviales, la note explicative apporte des précisions quant à la prise en compte de la politique régionale en la matière, qui vise à limiter le déversement des eaux claires à l'égout et à favoriser l'infiltration dans le sol ; que c'est ainsi que la STIB prévoit – en concertation avec Bruxelles Environnement- ce qui suit :

- le projet privilégie les écoulements des eaux pluviales vers les zones plantées et des noues afin de stocker temporairement les eaux ;
- au niveau du site propre tram, un dispositif est mis en place afin d'assurer une perméabilité de la zone par la création tous les 2-3m d'un drain vertical dans la dalle béton et ce jusqu'au tapis antivibratoire poreux ;

(1) Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

(2) Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

(3) Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

- la STIB prévoit de créer une noue au niveau de la berme plantée sur le boulevard DE SMET DE NAYER pour reprendre une partie des eaux pluviales présente sur le site propre, et une seconde noue avec un système de palier sur la berme prévue avenue des Démineurs (vu la pente longitudinale de la voirie) permettant le stockage temporaire des eaux pluviales pour une meilleure infiltration dans le sol ;

Considérant que les plantations ont été vues en accord avec la cellule Plantations de Bruxelles Mobilité, que le nombre d'arbre plantés a été revu à la hausse et que le nombre d'arbres abattus a été revus à la baisse :

- la demande modifiée induit l'abattage de 108 arbres contre 113 dans la demande initiale ;
- la demande modifiée induit la plantation de 104 nouveaux arbres contre 91 dans la demande initiale ;

Considérant que le bilan des plantations est presque neutre du fait des plans modifiés ; que compte tenu des plantations prévues dans le cadre du projet, l'espace public va apparaître bien plus vert qu'il ne l'est actuellement ;

Considérant que le projet modifié prévoit le maintien de 42 arbres existants ;

Considérant que les armoires électriques pour les aiguillages sont toutes prévues hors sol ; qu'il y a au niveau du pont SNCB, une cabine électrique annexée au local chauffeur, ce qui permet de diminuer le nombre d'armoires entre les deux zones d'arrêts tram ; que l'armoire électrique présente au niveau du square Lahaye est située à plus de 50m de l'arbre classé comme site ; que les techniciens de la SIB doivent pouvoir réaliser un contrôle visuel des aiguillages depuis l'armoire technique ;

Considérant qu'en ce qui concerne le stationnement, le projet tel que modifié suite à l'application de l'article 191 induit le maintien ou la création de 170 emplacements voitures dans le périmètre de la demande, dont 6 places PMR ; que le bilan de perte de capacité de stationnement reste de 19 emplacements voitures, comme dans la demande initiale ;

Considérant que le lieu n'est pas approprié pour du stationnement pour poids-lourds, que le quartier est un axe structurant et habité ; que la suppression des 300m linéaires de stationnement poids-lourds dans le périmètre de la demande constitue une amélioration urbanistique, avec un impact positif sur le cadre de vie des riverains ;

Considérant que le projet prévoit l'aménagement d'un canisite dans le square Jules Lahaye, le long du cimetière ;

Considérant qu'il n'est pas possible de prévoir un plateau avec traversées piétonnes dans la continuité de la rue Jules Lahaye car le bus 88 passe par Démineur, ce qui requiert des rampes longues, ce qui induirait de placer les traversées piétonne en décalage par rapport au cheminement piéton, ce qui est contraire au RRU ;

Patrimoine :

Considérant qu'en ce qui concerne le Chêne de Hongrie (*Quercus frainetto*) inscrit sur la liste de sauvegarde par arrêté du Gouvernement ; vu l'arrêté du 13 novembre 2008 déterminant les actes et travaux dispensés de permis d'urbanisme, de l'avis du fonctionnaire délégué, de la commune ou de la Commission royale des monuments et des sites, de la commission de concertation ainsi que des mesures particulières de publicité ou de l'intervention d'un architecte, modifié par l'Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 avril 2011 ;

Considérant que la demande concerne le réaménagement de l'espace public et notamment l'ensemble du square Avenue Secrétin ;

Considérant que les plans ont été modifiés suite à l'article 191 du fonctionnaire délégué, qui fait suite également à l'avis de la CRMS, comme l'atteste l'avis rendu par la Direction des Monuments et des Sites le 20/10/2017 suite à l'examen des plans modifiés ;

Considérant que les techniques existent pour créer ce nouveau chemin en réduisant fortement les dégâts aux racines (constructions sur pieux vissés, sans fondations, caillebotis) ; que toute intervention au niveau du sol à proximité de l'arbre peut avoir un impact négatif sur sa vitalité et donc sur le maintien de sa valeur patrimoniale à l'avenir ; que le projet amendé prévoit -comme demandé- de construire la structure de plancher sur des pieux vissés, pour limiter le risque de dégâts au système racinaires ; que ce plancher est également ajouré pour laisser l'eau passer vers le sol ; que cette intervention s'accompagne d'une délimitation de zone de protection au pied du chêne de Hongrie, avec des clôtures basses en châtaignier et la mise en place de mulch ;

Considérant que les aménagements d'espaces verts doivent répondre à des impératifs esthétiques mais également d'usage ;

Conclusion :

Considérant que pour atteindre les objectifs inscrits aux plans, et générer un transfert modal important vers les transports en commun, des mesures fortes doivent être prises ;

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Considérant que le redéploiement de l'offre de transport en commun au niveau régional est donc absolument nécessaire pour éviter des sous-capacité susceptibles d'anéantir les efforts des différentes mesures déjà prises en vue de parvenir à un véritable report modal ;

Considérant que l'infrastructure projetée bénéficie à l'ensemble des habitants des quartiers traversés :

- les connexions en transports publics seront améliorées ;
- le paysage urbain en sera sensiblement amélioré, avec une verdurisation significative de l'espace publique et une meilleure place pour les modes de déplacements doux et durables ;

Considérant que le projet améliore significativement les qualités du lieu, dans la continuité de ce qui a été réalisé sur Woeste ;

Considérant que le projet favorise un changement de cadre de vie significatif pour un grand nombre de bruxellois, mais il s'agit d'une démarche visant fondamentalement à améliorer la qualité de vie des habitants de la Région à moyen (après le chantier) et long terme ;

Considérant que le projet est conforme aux plans stratégiques et réglementaires qui régissent l'aménagement du territoire de la Région Bruxelloise ;

Article 2 Le titulaire du permis devra :

1° respecter les conditions suivantes :

- se conformer aux plans cachetés DPU1549_061A, DPU1549_062A, DPU1549_063A, DPU1549_064A et DPU1549_065A modifiés en application de l'article 191 du CoBAT, et au dossier cacheté et aux plans cachetés en ce qu'ils sont conformes aux plans DPU1549_061A, DPU1549_062A, DPU1549_063A, DPU1549_064A et DPU1549_065A, modifiés en application de l'article 191 du CoBAT, et qui respectent les conditions émises par la Commission Royale des Monuments et des sites en sa séance du 31/05/2017 : «
 - Fournir le détail technique (plans en coupes et techniques mises en œuvre) pour l'installation de la plateforme créant le cheminement sous la couronne des deux arbres remarquables, pour approbation préalable, à la DMS. Celle-ci doit être construite sur pieux vissés et non posée au sol ou sur une fondation, de manière à ce qu'aucune excavation ne soit nécessaire dans la zone des racines des deux arbres.
 - Revoir le tracé des chemins pour définir des circulations plus naturelles et fluides (retirer les angles).
 - Supprimer trois emplacements de parking prévus trop à proximité de la couronne du chêne de Hongrie.
 - Retirer le volet éclairage des arbres remarquables du projet.
 - Etudier le déplacement des voies de tram du côté de la maison de repos et le maintien des plantations le long du mur du cimetière. » (rapport de la Direction des Monuments et des Sites).
- se conformer à l'avis du Service de l'Incendie et de l'Aide Médicale Urgente de la Région de Bruxelles-Capitale.
- se conformer aux exigences des services techniques communaux et régionaux en matière de travaux de voirie et de raccordements divers (eau, gaz, électricité, téléphone, etc. ...).

2° ⁽³⁾.

3° respecter les indications particulières reprises dans l'annexe 1 du présent arrêté.

Article 3

(A n'utiliser que dans les cas définis à l'article 88 l'ordonnance du 29 août 1991 organique de la planification et de l'urbanisme modifiée).

~~Les travaux ou actes permis ne peuvent être maintenus au-delà du~~

Article 4

Notification du présent arrêté est faite le même jour au demandeur et au Collège des Bourgmestre et Echevins.

Article 5

Le titulaire du permis avertit, par lettre recommandée, le Collège des Bourgmestre et Echevins et le fonctionnaire délégué du commencement des travaux ou des actes permis, au moins huit jours avant d'entamer ces travaux ou actes.

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

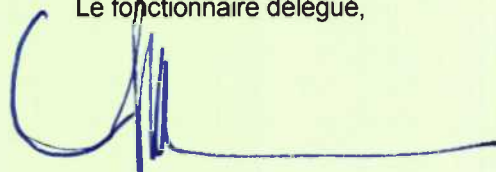
⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Article 6 Le présent permis ne dispense pas de l'obligation de solliciter les autorisations ou permis imposés par d'autres dispositions légales ou réglementaires.

Notification au Collège des Bourgmestre et Echevins
de et à Jette ses références : J10420
Le fonctionnaire délégué,

Fait à Bruxelles, le 22 -11- 2017
Le fonctionnaire délégué,



Albert GOFFART
Directeur

Albert GOFFART
Directeur

⁽¹⁾ Copie pour information à : l'IBGE (PEB), la C.R.M.S. et ⁽²⁾ l'architecte. BM

⁽¹⁾ Copie par mail pour information aux membres de la CC : I.B.G.E, S.D.R.B., D.M.S.

⁽¹⁾ Biffer la (les) mention(s) inutile(s).

⁽²⁾ Outre les motifs en relation avec le bon aménagement, le fonctionnaire délégué vise, le cas échéant, la conformité du projet avec les plans ou les projets de plan en vigueur et explicite sa décision au regard des observations et réclamations éventuelles.

⁽³⁾ Ajouter, s'il y a lieu, les prescriptions imposées par les règlements régionaux et communaux d'urbanisme dans la mesure où elles complètent celles du plan particulier d'affectation du sol ou du permis de lotir.

Annexe 1 au permis d'urbanisme

Indications particulières à respecter pour la mise en œuvre du permis :

- 1) **Associer la D.M.S. à la réalisation du chantier et, en particulier, lui soumettre pour approbation, avant la réalisation des travaux correspondants, les plans, les détails et fiches techniques de la réalisation de la passerelle créant le cheminement sous l'aplomb des arbres (chêne de Hongrie et tilleul argenté). »**
- 2) Prendre toutes les mesures nécessaires afin de réduire la propagation des poussières, du bruit, et les vibrations liés au chantier (réduire l'étendue, l'intensité et la durée des nuisances liées au chantier) ;
- 3) Assurer la bonne accessibilité des commerces ;
- 4) Informer régulièrement les riverains (entreprises et particuliers) sur la réalisation du chantier afin qu'ils puissent anticiper des contraintes liées à certaines phases ;

Indications particulières à respecter pour la mise en œuvre du permis en matière de plantations, en ce qui concerne les arbres maintenus :

- 5) protection des troncs, racines, couronnes, des arbres sur une hauteur, surface et profondeur suffisantes et fonction de leur nature et de leur taille ;
- 6) interdiction de stocker des matériaux, d'installer les baraques de chantier, et d'effectuer des manœuvres avec des véhicules ou engins de chantier, dans le réseau racinaire des arbres ;
- 7) interdiction d'utiliser les arbres comme supports de chantiers en y implantant des clous ou en posant des câbles, etc.
- 8) élimination ou raccourcissement à l'avance - et dans les règles de l'art - des branches susceptibles de gêner le passage de certains véhicules, afin d'éviter toute casse ou arrachement ultérieur ;
- 9) utilisation au pied des arbres, d'engin adapté, tel que minipelle, et/ou terrassements manuels
- 10) désinfection obligatoire et régulière de tous les engins de chantier (pelles, godets, scies, tronçonneuses, sécateurs, etc.). Cette désinfection se fait à l'aide de pulvérisations de produits tels que le Cryptonol à 1% (matière active à base d'oxyquinoléine ou d'eau de Javel à raison d'un berlingot pour un litre et demi d'eau)
- 11) mise en œuvre de précautions et protections des racines, notamment lors des creusements de tranchées : sectionnement manuel des racines à l'aide de scies et sécateurs désinfectés afin d'avoir des coupes franches et nettes, aussitôt badigeonnées d'un mastic fongicide de type Drawitec. Une protection en dur (bois) ou en géotextile est posée entre la tranchée et les racines sollicitées de façon à ménager un espace comblé d'un mélange très fertile capable de favoriser la fabrication rapide d'un nouveau chevelu radiculaire ;
- 12) mise en œuvre d'un géotextile protégeant le système racinaire, lors de fortes sécheresses et arrosages réguliers de ce tapis, afin de garantir l'apport en eau nécessaire à l'arbre durant les travaux au pied de celui-ci ;

PEB - demande de PU avec intervention d'un architecte. (Note PEB 2/2014)

A prendre en compte lorsque le projet est soumis à la réglementation travaux PEB.

Suite de la procédure PEB :

Pour rappel, dans le cadre de l'OPEB¹, vous êtes tenus de poser des actes administratifs tout au long de l'avancement de votre projet afin de garantir le respect des exigences PEB.

Voici les suites à donner à votre procédure en fonction de la nature de vos travaux :

- ☐ **Pour vos bâtiments PEB de type Rénovation Simple (RS)**
 - Au plus tard 8 jours avant le début du chantier, vous devez nous envoyer le formulaire de « déclaration PEB simplifiée » dûment complété et signé conformément à l'art. 16. § 1^{er} de l'OPEB.
- ☐ **Pour vos bâtiments PEB de type Bâtiment Neuf (BN/BAN) ou Rénovation Lourde (RL)**
 - Préalablement à la réalisation des travaux, vous devez avoir désigné un conseiller PEB conformément à l'art. 12. § 1^{er} de l'OPEB.
Ce conseiller PEB doit constituer le dossier technique PEB.
 - Au plus tard 8 jours avant le début du chantier, vous devez envoyer le formulaire de « notification PEB de début des travaux » dûment complété et signé à l'IBGE conformément à Art. 11. § 1^{er} de l'OPEB.
 - Au plus tard 2 mois après la réception provisoire, vous devez envoyer par recommandé le formulaire de « déclaration PEB » dûment complété et signé à l'IBGE conformément à Art. 15. § 1^{er} de l'OPEB.

Adresse pour l'envoi des formulaires (BN/BAN et RL) à l'IBGE

Bruxelles Environnement - IBGE
Division Energie - Département Travaux PEB
Gulledelle 100 - 1200 Bruxelles
ou par mail :
epbdossierpeb@environnement.irisnet.be

Nous vous rappelons également que, conformément à l'OPEB, le respect des procédures PEB et des exigences PEB est de votre entière responsabilité en tant que maître d'ouvrage (déclarant).

En cas de non respect, l'OPEB prévoit des amendes administratives en ses articles 29 à 33 et des sanctions pénales en son article 34.

Services d'aide réglementation travaux PEB :

Pour toutes questions sur les procédures PEB, les exigences PEB, etc., vous pouvez vous informer auprès des différents services d'aide de la Région de Bruxelles-Capitale.

Les membres de ces services sont en contact régulier avec l'IBGE.

Contact	e-mail	Téléphone	Public cible
Service Facilitateur Bâtiment Durable	facilitateur@environnement.irisnet.be	0800/ 85 775	Architectes Conseillers PEB Professionnels
Agents PEB Communaux	Service Urbanisme des Communes		Particuliers Professionnels
Cellule Energie et Environnement CCB	celine.deschryver@confederationconstruction.be	02/ 545 58 32	Entrepreneurs en construction
impulse.brussels	info@impulse.irisnet.be	02/ 422 00 20	Entreprises

Site internet :

Pour plus d'informations sur la réglementation travaux PEB (Exigences et Procédures, Logiciel PEB, FAQ, Législation, ...) :
www.bruxellesenvironnement.be > Accès aux professionnels > Dossier Performance Énergétique des Bâtiments > travaux PEB

¹ Ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 7 juin 2007 relative à la performance énergétique et au climat intérieur des bâtiments - MB 11/07/2007

Dispositions légales et réglementaires

Péréemption et prorogation

Article 87 de l'ordonnance du 29 août 1991.

§1^{er} Le permis est périmé si, dans les deux années de sa délivrance, le bénéficiaire n'a pas entamé sa réalisation de façon significative ou, dans les cas visés à l'article 84, § 1^{er}, 1°, 2° et 4°, s'il n'a pas commencé les travaux d'édification du gros oeuvre ou encore s'il n'a pas, le cas échéant, mis en oeuvre les charges imposées en application de l'article 86.

La péréemption du permis s'opère de plein droit.

Toutefois, à la demande du bénéficiaire, le permis peut être prorogé pour une période d'un an. La demande de prorogation doit intervenir deux mois au moins avant l'écoulement du délai de deux ans visé à l'alinéa 1er à peine de forclusion.

La prorogation est accordée par le collège des bourgmestre et échevins lorsque le permis a été délivré par ce dernier.

Dans les autres cas, en ce compris celui visé à l'article 151, la prorogation est accordée par le fonctionnaire délégué.

A défaut de décision des autorités visées aux quatrième et cinquième alinéas au terme du délai de deux ans, la prorogation est réputée accordée.

La décision de refus de prorogation du permis ne peut faire l'objet des recours visés aux articles 129, 133, 144 et 148.

L'interruption des travaux pendant plus d'un an entraîne également la péréemption du permis.

§2. En cas de projet mixte au sens de l'article 108, § 2, le permis d'urbanisme est suspendu tant qu'un permis d'environnement définitif n'a pas été obtenu.

La décision définitive de refus relative à la demande de permis d'environnement emporte caducité de plein droit du permis d'urbanisme.

Pour l'application de la présente ordonnance, une décision est définitive lorsque tous les recours administratifs ouverts contre cette décision par la présente ordonnance ou par l'ordonnance relative aux permis d'environnement, ou les délais pour les intenter sont épuisés.

Le délai de péréemption visé au § 1er ne commence à courir qu'à partir de la délivrance du permis d'environnement au titulaire du permis d'urbanisme.

Article 3 de l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 juillet 1992 relatif à la péréemption et à la prorogation des permis d'urbanisme.

La demande de prorogation est adressée, par envoi recommandé à la poste, au collège des bourgmestre et échevins qui a délivré le permis ou au fonctionnaire délégué lorsque le permis a été délivré par une autre autorité que le collège des bourgmestre et échevins.

Exécution du permis

Article 120 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Le permis délivré en application des articles 116 et 118 est exécutoire si, dans les vingt jours à compter de sa notification, le fonctionnaire délégué n'a pas notifié au demandeur une décision motivée suspendant le permis.

Le délai visé à l'alinéa 1er prend cours à compter de la date de la levée de la suspension visée à l'article 87, § 2.

Le permis doit reproduire le texte de l'alinéa premier.

Publicité

Article 121 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Un avis indiquant que le permis a été délivré, doit être affiché sur le terrain, par les soins du demandeur, soit, lorsqu'il s'agit de travaux, avant l'ouverture du chantier et pendant toute la durée de ce dernier, soit dans les autres cas, dès les préparatifs de l'acte ou des actes et tout au long de l'accomplissement de ceux-ci.

Durant ce temps, le permis et le dossier annexé ou une copie de ces documents certifiée conforme par l'administration communale ou par le fonctionnaire délégué doit se trouver en permanence à la disposition des agents désignés à l'article 183, à l'endroit où les travaux sont exécutés et le ou les actes sont accomplis.

N.B. : cet avis est à retirer auprès de la commune où se situent les actes et les travaux autorisés par le présent permis. Un modèle de cet avis est joint à titre d'information.

Recours au Collège d'urbanisme**Article 144** de l'ordonnance du 29 août 1991.

Le demandeur peut, dans les trente jours de la décision de refus du fonctionnaire délégué ou de l'expiration du délai fixé à l'article 142, introduire un recours auprès du Collège d'urbanisme par lettre recommandée à la poste.

Copie du recours est adressée par le Collège d'urbanisme au fonctionnaire délégué.

Lire la disposition actuellement en vigueur :***Article 180 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire***

Le demandeur peut à l'expiration du délai fixé à l'article 178 ou dans les trente jours de la réception de la décision du fonctionnaire délégué, introduire un recours auprès du Collège d'urbanisme par lettre recommandée à la poste.

Copie du recours est adressée par le Collège d'urbanisme au fonctionnaire délégué.

Article 145 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Le collège des bourgmestre et échevins peut introduire un recours auprès du Collège d'urbanisme dans les trente jours qui suivent la réception de la décision du fonctionnaire délégué octroyant le permis.

Ce recours, de même que le délai pour former recours, est suspensif. Il est adressé en même temps au demandeur et au Collège d'urbanisme par lettre commandée à la poste.

Article 146 de l'ordonnance du 29 août 1991.

Le demandeur ou son conseil, le collège des bourgmestre et échevins ou son délégué, ainsi que le fonctionnaire délégué sont, à leur demande, entendus par le Collège d'urbanisme. Lorsqu'une partie demande à être entendue, les autres parties sont invitées à comparaître.

Article 147 de l'ordonnance du 29 août 1991.

La décision du Collège d'urbanisme est notifiée au demandeur, au collège des bourgmestre et échevins et au fonctionnaire délégué dans les soixante jours de la date du dépôt à la poste de l'envoi recommandé contenant le recours. Lorsque les parties sont entendues, le délai est prolongé de quinze jours.

AVIS D’AFFICHAGE - MEDEDELING VAN AANPLAKKING

Région de Bruxelles-Capitale
Commune de ...

Brussels Hoofdstedelijk Gewest
Gemeente ...

AVISMEDEDELING

Application de l'article 194/2 du Code bruxellois de
l'Aménagement du Territoire (CoBAT)

Toepassing van artikel 194/2 van de het Brussels
Wetboek van Ruimtelijke Ordening (BWRO)

PERMIS D'URBANISME⁽¹⁾
PERMIS DE LOTIR N° ...⁽¹⁾

STEDENBOUWKUNDIGE VERGUNNING⁽¹⁾
VERKAVELINGSVERGUNNING NR ...⁽¹⁾

délivré le ...
à ...
par ...
prorogé le ...⁽¹⁾
prorogation reconduite le ...⁽¹⁾

afgegeven op ...
aan ...
door ...
verlengd op ...⁽¹⁾
verlenging vernieuwd op ...⁽¹⁾

OBJET DU PERMIS : ...

VOORWERP VAN DE VERGUNNING : ...

DUREE PREVUE DU CHANTIER : ...

GEPLANE DUUR VAN DE WERKEN : ...

ENTREPRENEUR/RESPONSABLE DU CHANTIER :
Nom : ...
Adresse : ...
N° de téléphone : ...

AANNEMER/VERANTWOORDELIJKE VAN DE WERF :
Naam : ...
Adres : ...
Telefoonnummer : ...

HORAIRES DU CHANTIER : ...

UURROOSTER VAN DE BOUWPLAATS : ...

(1) Biffer la mention inutile.

(1) Doorhalen wat niet van toepassing is

NB : pour connaître les modalités d'application des obligations
d'affichage du permis et d'avertissement du début des travaux,
voir la page suivante du portail régional de l'urbanisme :
[http://urbanisme.irisnet.be/lepermisurbanisme/apres-le-
permis/avertissement-du-debut-des-travaux](http://urbanisme.irisnet.be/lepermisurbanisme/apres-le-permis/avertissement-du-debut-des-travaux).

NB: om de toepassingsmodaliteiten van de verplichtingen
van aanplakking van de vergunning en van bekendmaking
van de start van de werken te kennen, zie de volgende
pagina van de gewestelijke website van stedenbouw :
[http://stedenbouw.irisnet.be/vergunning/apres-le-
permis/aanplakking-van-de-vergunning-en-bekendmaking-
van-de-start-van-de-werken?set_language=nl](http://stedenbouw.irisnet.be/vergunning/apres-le-permis/aanplakking-van-de-vergunning-en-bekendmaking-van-de-start-van-de-werken?set_language=nl).

Modification du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire (CoBAT)

Entrée en vigueur : 1^{er} janvier 2010

Disposition transitoire (article 120 de l'ordonnance du 14 mai 2009 modifiant l'ordonnance du 13 mai 2004 portant ratification du Code bruxellois de l'aménagement du territoire) :

« Les demandes de permis ou de certificat et les recours dont la date de dépôt ou d'envoi est antérieure à la date d'entrée en vigueur de la présente ordonnance poursuivent leur instruction selon les dispositions procédurales en vigueur à cette date.

Toutefois, les recours introduits après l'entrée en vigueur de l'ordonnance contre une décision de l'autorité délivrante rendue avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance, sont traités conformément aux dispositions en vigueur au jour où la décision de l'autorité délivrante a été rendue.

Pour l'application de la présente disposition, les articles 126/1, 164/1 et 173/1 du Code, tels qu'insérés par la présente ordonnance, sont considérés comme des règles de fond d'application immédiate, y compris au bénéfice des requérants devant le Collège d'urbanisme dans le cadre de la procédure applicable avant l'entrée en vigueur de la présente ordonnance. »

CoBAT :

Péréemption et prorogation

Article 101 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

§ 1er. Le permis est périmé si, dans les deux années de sa délivrance, le bénéficiaire n'a pas entamé sa réalisation de façon significative ou, dans les cas visés à l'article 98, § 1er, 1°, 2° et 4°, s'il n'a pas commencé les travaux d'édification du gros œuvre ou encore s'il n'a pas, le cas échéant, mis en œuvre les charges imposées en application de l'article 100.

L'interruption des travaux pendant plus d'un an entraîne également la péréemption du permis.

Le délai de péréemption est suspendu de plein droit durant tout le temps de la procédure, de l'introduction de la requête à la notification de la décision finale, lorsqu'un recours en annulation a été introduit à l'encontre du permis devant le Conseil d'Etat. Si le bénéficiaire du permis contesté n'a pas la qualité de partie au procès, l'autorité qui a délivré le permis notifie au bénéficiaire la fin de période de suspension du délai de péréemption.

La péréemption du permis s'opère de plein droit.

§ 2. Toutefois, à la demande du bénéficiaire, le délai de deux ans visé au paragraphe 1er peut être prorogé pour une période d'un an.

La prorogation peut également être reconduite annuellement, chaque fois que le demandeur justifie qu'il n'a pu mettre en œuvre son permis par cas de force majeure.

La prorogation ou la reconduction est accordée par le collège des bourgmestre et échevins lorsque le permis a été délivré par ce dernier. Dans les autres cas, en ce compris celui visé à l'article 187, la prorogation ou la reconduction est accordée par le fonctionnaire délégué.

A défaut de décision de l'autorité compétente au terme du délai de deux ans, la prorogation ou la reconduction est réputée accordée.

La décision de refus de prorogation ou la reconduction du permis ne peut faire l'objet des recours visés aux articles 165, 169, 180 et 184.

§ 3. En cas de projet mixte au sens de l'article 124, § 2, le permis d'urbanisme est suspendu tant qu'un permis d'environnement définitif n'a pas été obtenu.

Le refus définitif de permis d'environnement emporte caducité de plein droit du permis d'urbanisme.

Pour l'application du présent Code, une décision est définitive lorsque tous les recours administratifs ouverts contre cette décision par le présent Code ou par l'ordonnance relative aux permis d'environnement, ou les délais pour les intenter sont épuisés.

Le délai de péréemption visé au § 1er ne commence à courir qu'à partir de la délivrance du permis d'environnement au titulaire du permis d'urbanisme.

§ 4. Au cas où des actes ou travaux de dépollution du sol doivent être exécutés avant la mise en œuvre d'un permis d'urbanisme, celui-ci est suspendu de plein droit jusqu'à la constatation par l'Institut bruxellois pour la gestion de l'environnement de la bonne exécution de ces actes ou travaux préalables.

§ 5. Dans tous les cas où en application du présent Code, le permis d'urbanisme est suspendu, le délai de péréemption est lui-même suspendu et ce, pour toute la durée de suspension du permis.

Article 3 de l'arrêté de l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale du 3 juillet 1992 relatif à la péréemption et à la prorogation des permis d'urbanisme.

La demande de prorogation est adressée, par envoi recommandé à la poste, au collège des bourgmestre et échevins qui a délivré le permis ou au fonctionnaire délégué lorsque le permis a été délivré par une autre autorité que le collège des bourgmestre et échevins.

Publicité

Article 194/2 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Un avis indiquant que le permis a été délivré doit être affiché sur le terrain par les soins du demandeur, soit, lorsqu'il s'agit de travaux, avant l'ouverture du chantier et pendant toute la durée de ce dernier, soit, dans les autres cas, dès les préparatifs de l'acte ou des actes et tout au long de l'accomplissement de ceux-ci.

Durant ce temps, le permis et le dossier annexé ou une copie de ces documents certifiée conforme par l'administration communale ou par le fonctionnaire délégué doit se trouver en permanence à la disposition des agents désignés à l'article 30, à l'endroit où les travaux sont exécutés et où les actes sont accomplis.

Le titulaire du permis doit avertir par lettre recommandée le collège des bourgmestre et échevins et le fonctionnaire délégué du commencement des travaux ou des actes autorisés ainsi que de l'affichage visé à l'alinéa 1er, au moins huit jours avant d'entamer ces travaux.

Le Gouvernement détermine les modalités d'exécution du présent article

Modification du permis d'urbanisme

Article 102/1 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le titulaire d'un permis d'urbanisme peut solliciter la modification de ce permis aux conditions suivantes :

- 1° les modifications demandées ne peuvent pas porter sur des travaux déjà réalisés;
- 2° la modification ne porte que sur les droits issus du permis qui n'ont pas encore été mis en œuvre;
- 3° tous les recours administratifs ouverts à son encontre par le présent Code ou les délais pour les intenter sont épuisés.

§ 2. Les dispositions du chapitre Ier et III du présent titre sont applicables à la demande de modification du permis d'urbanisme.

§ 3. Lorsqu'elle accorde la modification du permis, l'autorité ne peut porter atteinte aux éléments du permis d'urbanisme qui ne sont pas modifiés par la demande.

§ 4. L'introduction d'une demande de modification n'emporte pas renonciation au bénéfice du permis d'urbanisme dont la modification est demandée.

La modification du permis d'urbanisme n'a aucun effet sur le délai de péremption du permis d'urbanisme dont la modification est demandée.

§ 5. Le Gouvernement arrête la composition obligatoire du dossier de modification du permis d'urbanisme.

Recours au Gouvernement

Article 180 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le demandeur peut à l'expiration du délai fixé à l'article 178 ou dans les trente jours de la réception de la décision du fonctionnaire délégué, introduire un recours auprès du [1 Gouvernement]1 par lettre recommandée à la poste.

Ce recours est adressé au Collège d'urbanisme qui en transmet copie au Gouvernement et au fonctionnaire délégué dans les cinq jours de sa réception.

Article 181 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le collège des bourgmestre et échevins peut introduire un recours auprès du Gouvernement dans les trente jours qui suivent la réception de la décision du fonctionnaire délégué octroyant le permis.

Ce recours, de même que le délai pour former recours, est suspensif. Il est adressé en même temps au demandeur et au Collège d'urbanisme par lettre recommandée à la poste. Le Collège d'urbanisme en transmet une copie au Gouvernement.

Article 182 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le recours est instruit et vidé conformément aux articles 171 à 173/1.

Article 171 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

§ 1er. Le Collège d'urbanisme remet son avis au Gouvernement dans les soixante jours de l'envoi du recours.

Le Collège en adresse simultanément copie aux parties.

A défaut d'avis émis dans ce délai, la procédure est poursuivie sans qu'il doive être tenu compte d'un avis émis hors délai.

§ 2. Le délai visé au paragraphe 1er est prolongé :

1° de trente jours lorsque l'instruction du dossier nécessite que la demande soit soumise aux mesures particulières de publicité ou à l'avis d'administrations ou d'instances;

2° de soixante jours lorsque l'instruction du dossier nécessite que la demande soit soumise aux mesures particulières de publicité et à l'avis d'administrations ou d'instances;

Dans les hypothèses visées à l'alinéa 1er, 1° et 2°, le Collège d'urbanisme informe les parties et le Gouvernement des mesures sollicitées et de la durée de la prolongation des délais.

§ 3. A leur demande, le Collège d'urbanisme procède à l'audition des parties.

La demande d'audition est formulée dans le recours ou, lorsqu'elle est formée par l'autorité qui a délivré l'acte attaqué, dans les cinq jours de la réception de la copie du recours.

Lorsqu'une partie demande à être entendue, les autres parties sont également invitées à comparaître.

Dans ce cas, le délai visé au paragraphe 1er est prolongé de quinze jours.

Le Gouvernement ou son représentant peut assister à l'audition.

§ 4. Le Gouvernement peut arrêter les modalités et délais d'échange des arguments écrits des parties.

Article 172 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le Gouvernement notifie sa décision aux parties dans les trente jours de l'envoi de l'avis du Collège d'urbanisme ou, à défaut d'avis, de l'expiration du délai d'avis.

Article 173 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

A défaut de notification de la décision dans le délai prévu à l'article 172, chacune des parties peut, par lettre recommandée, adresser un rappel au Gouvernement.

Lorsque le collège des bourgmestre et échevins ou le fonctionnaire délégué mettent le Gouvernement en demeure, ils en adressent simultanément copie au demandeur en permis. A défaut, la lettre de rappel ne porte pas d'effets.

Si, à l'expiration d'un nouveau délai de trente jours à compter de l'envoi du rappel, le Gouvernement n'a pas envoyé sa décision aux parties, l'avis du Collège d'urbanisme tient lieu de décision. A défaut d'avis du Collège d'urbanisme, la décision qui a fait l'objet du recours est confirmée. Dans le cas visé à l'article 164, alinéa 5, le permis est réputé refusé.

Article 173/1 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Préalablement à la décision du Gouvernement, le demandeur peut produire des plans modificatifs ainsi que, le cas échéant, un complément au rapport d'incidence, lorsque ces plans modificatifs n'affectent pas l'objet du projet, sont accessoires et visent à répondre aux objections suscitées par le projet initial ou lorsqu'ils visent à supprimer les dérogations visées aux articles 153, § 2, et 155, § 2 qu'impliquait le projet initial. Le permis est délivré sans que le projet modifié ne soit soumis aux actes d'instruction déjà réalisés.

Article 174 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le Gouvernement peut délivrer le permis, assortir le permis de conditions destinées à sauvegarder le bon aménagement des lieux ou refuser le permis.

Il peut également consentir les dérogations visées à l'article 153, § 2, et celles qui sont visées à l'article 155, § 2, sans devoir, dans le second cas, être saisi d'une proposition en ce sens du collège des bourgmestre et échevins.

Les décisions du Gouvernement sont motivées. Les décisions du Gouvernement sont spécialement motivées si elles s'écartent de l'avis émis par le Collège d'urbanisme.

Article 188 du Code bruxellois de l'aménagement du territoire

Le fonctionnaire délégué et le Gouvernement peuvent délivrer le permis, assortir le permis de conditions destinées à sauvegarder le bon aménagement des lieux ou refuser le permis.

Ils peuvent également consentir les dérogations visées à l'article 153, § 2, et celles qui sont visées à l'article 155, § 2, sans devoir, dans le second cas, être saisi d'une proposition en ce sens du collège des bourgmestre et échevins.

Les décisions du fonctionnaire délégué et du Gouvernement sont motivées. Les décisions du Gouvernement sont spécialement motivées si elles s'écartent de l'avis du Collège d'urbanisme.

Lorsqu'un recours au Gouvernement porte sur des actes et travaux relatifs à un bien repris sur la liste de sauvegarde ou classé ou en cours d'inscription ou de classement ou sur un immeuble inscrit à l'inventaire des sites d'activité inexploités, le Gouvernement peut statuer sans être tenu par l'avis du collège des bourgmestre et échevins visé à l'article 177, § 1er, alinéa 3.

En outre, le fonctionnaire délégué et le Gouvernement peuvent accorder le permis en s'écartant des prescriptions réglementaires des plans visés au titre II dès que la modification de ces plans a été décidée dans le but de permettre la réalisation des actes et travaux d'utilité publique, objets de la demande, pour autant que, dans la décision de modifier le plan, l'autorité compétente ait justifié que la modification ne concerne que l'affectation de petites zones au niveau local et ne soit pas susceptible d'avoir des incidences notables sur l'environnement compte tenu des critères énumérés à l'annexe D du présent Code. Dans ce cas, la demande du permis est soumise aux mesures particulières de publicité visées aux articles 150 et 151.